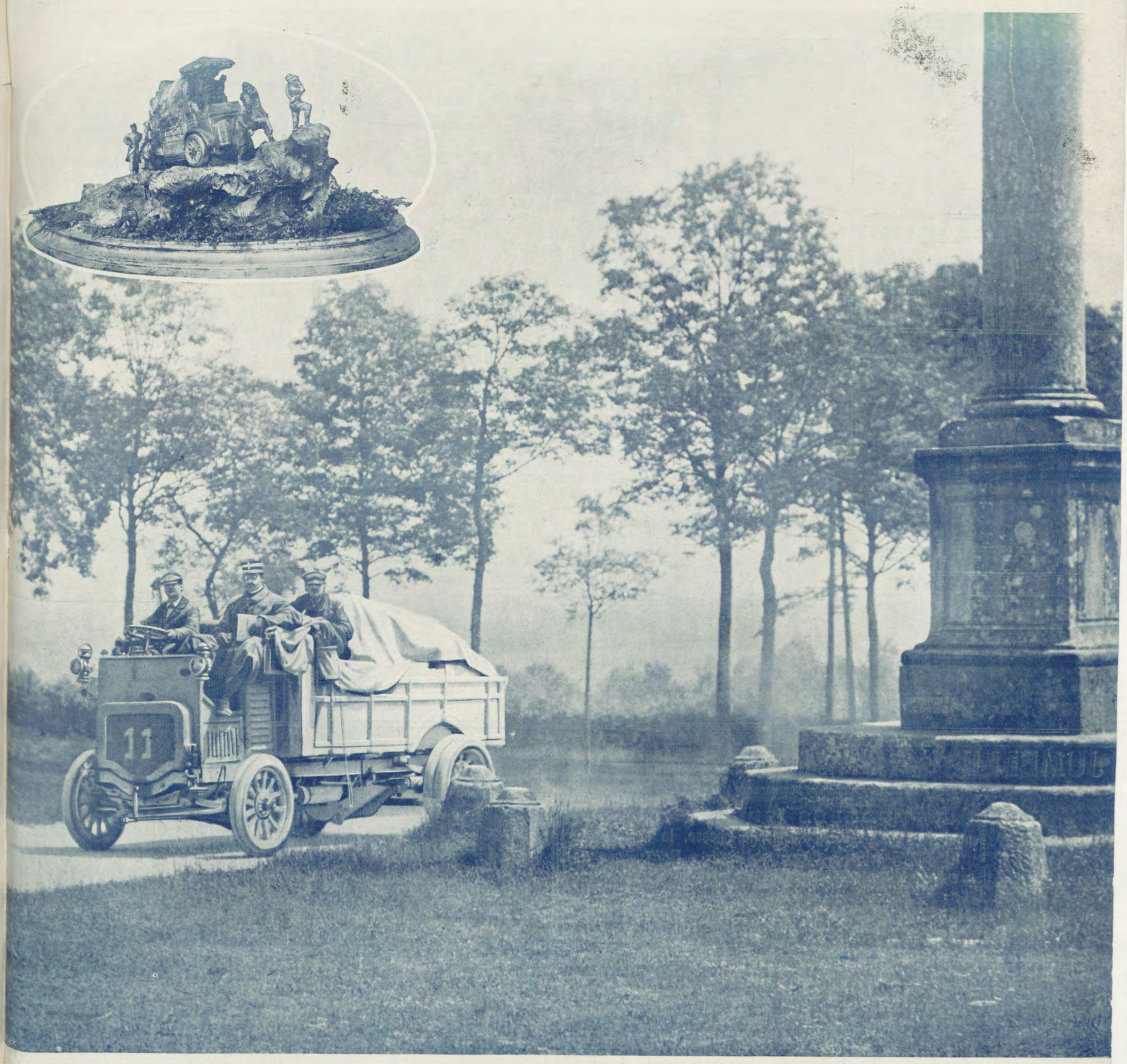
11e Année — N° 510 — 50 Centimes — 27 Juin 1908 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR



LE CAMION DE DION-BOUTON N° 11

Lauréat du Concours des Véhicules Industriels, Grand Prix du Ministère de la Guerre. En haut, maquette de l'objet d'art par Falize.

(Voir page 404)

Publications Pierre Lafitte & C^ie
Je Sais Tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ La Vie au Grand Air ● Éditions d'Art
90, Av. des Ch.-Élysées, et 9 Av. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages du journal

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

Flirt

LA BENGALINE

est une excellente ***Peinture-Émail*** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de ***LA BENGALINE, 16, rue Suger, Paris.***

La Semaine Comique,

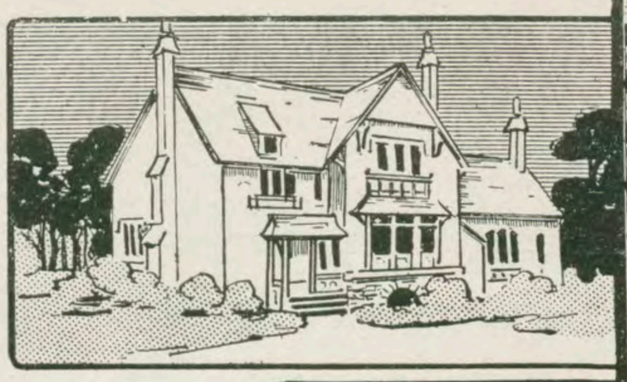
LE DERNIER CRI.
Après le polo à cheval, le polo sur des échasses.

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guerison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***. Ecarts, ***Foulures***, Tessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies



Sur Le Stuc,

la pierre, le plâtre, le ciment, le bois, n'importe où et partout, aucun produit n'est aussi pratique, aussi facile à adapter et ne donne autant de satisfaction que

Le "Matolin"

Peinture Hygiénique et Lavable.

Le "Matolin" est fabriqué en deux qualités et pour les applications ci-dessus nous vous recommandons la qualité Extérieur, la qualité Intérieur étant plus spécialement réservée à la décoration des pièces et des appartements. La qualité Extérieur peut être, en général, adoptée pour tous les travaux où on emploie ordinairement la peinture à l'huile.

Le "Matolin" est fabriqué en 70 nuances, comprenant de riches couleurs foncées aussi bien que de délicates couleurs claires. Il doit être appliqué avec une brosse plate dîte "Queue de morue" ce qui épargne beaucoup de temps ; il séche vite, devient excessivement dur, ne se décolore pas et ne crevasse pas.

AVIS.—Le public est prié de se méfier des imitations qui ne possèdent aucune de ses uniques et précieuses qualités
Seul Fabricant du "Matolin"

R. BINDS' CHEDLER, 23, Cité Magenta, Paris.
Echantillons gratuits, notices explicatives, envoyées franco sur demande.

AUTOMOBILES
Administration & Ateliers
à St-Denis-sur-Seine

Delaunay-Belleville

Succursales { à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.*
à NICE : 4, rue Meyerbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai.*

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Télép. 535-56

Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus Camions, Moteurs, Canots

Construits dans les Ateliers d'Artillerie de SCHNEIDER et Cie
LE HAVRE

Fournisseurs de la Cie Générale des Omnibus de PARIS

PARFUM
VIVITZ
LT·PIVER
PARIS
Essence. Savon. Poudre de Riz
Lotion, Sachets
ETC.

par Henriot.

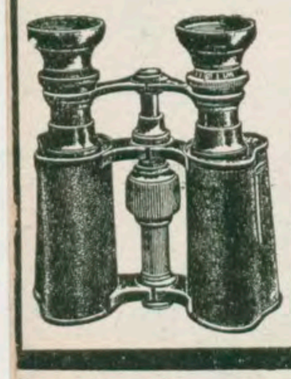
— Chère amie, vous seriez bien aimable de remplacer mon maître d'armes qui ne peut pas venir ce matin... vous avez déjà un plastron.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

JUMELLES Stéréo-Prismatiques "HUET"

Adoptées officiellement par les Ministères de la Guerre et de la Marine



Nouveau modèle 8 fois

MODÈLES SPÉCIAUX
pour le Tourisme, les Sports, la Chasse, la Mer, etc.
Grande Puissance ● Champ très étendu ● Petit volume
NOUVEAUX MODÈLES ø NOUVEAUX PRIX
Demander le Catalogue :
HUET & Cie, 114, rue du Temple, PARIS
En vente égalem^t : 28, bd Poissonnière et chez les bons Opticiens

Cycles ***Gladiator*** La première marque du Monde

Sur simple demande **envoi franco** du CATALOGUE ILLUSTRÉ photographiquement.

GLADIATOR *au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)*

Envoi Franco de Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES
FOUILLARON
VOITURES et VOITURETTES *à changement de vitesse progressif. Grande économie de pneus et d'essence.*
USINES : LEVALLOIS-PERRET

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi de catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris

BANQUE AUTOMOBILE

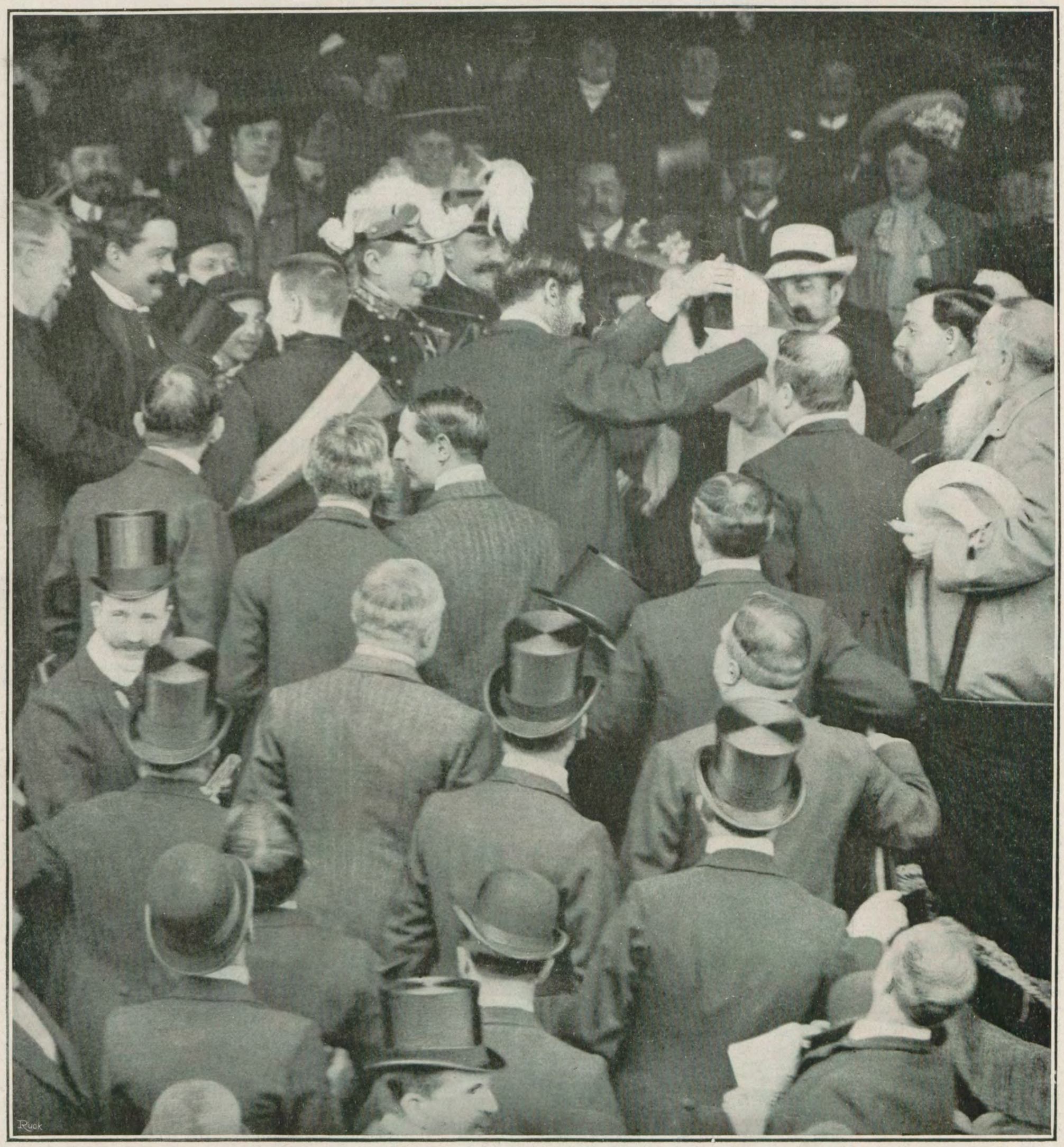
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

27 Juin 1908 — N° 510
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



L'APOTHÉOSE DU COMINGMAN POUCHOIS

Pouchois est un jeune sprinter lyonnais qui n'avait jamais couru à Paris. Son camarade Lagarde l'emmena presque de force, pour prendre part au meeting du Grand Prix. Battu dans son éliminatoire, Pouchois réussit à remporter le Prix de l'Espérance et à triompher successivement dans sa demi-finale, devant Comès et Piard, et, dans la finale, devant Jacquelin et Martin. Le général Picquart, ministre de la Guerre, remet à Pouchois l'écharpe du vainqueur, ainsi qu'à Demangel, premier du Grand Prix amateurs.

(Voir pages 408, 409.)

A TRAVERS LES MONTAGNES ROCHEUSES

Par BOURCIER SAINT-CHAFFRAY

Le Commissaire général de New-York-Paris, qui vient de rentrer en France, conte quelques péripéties de cette dure épreuve aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*

L'ENTHOUSIASME des réceptions réservées aux Etats-Unis aux concurrents de New-York-Paris dépasse toute imagination.

Dans les cités, par ordre des maires, les cloches sonnaient, les sirènes mugissaient, les locomotives sifflaient, dès qu'une automobile de New-York-Paris approchait de la ville. Toute la population descendait dans la rue, et les jeunes filles demandaient aux voyageurs des rubans, une carte de visite, n'importe quoi, en guise de souvenir. Parfois, malheureusement, leurs ciseaux s'attaquèrent aux habits des voyageurs et à la capote de l'auto, toujours pour avoir des souvenirs.

Une nuit, des mécaniciens désoudèrent la marque de fabrique scellée en relief sur le radiateur de la de Dion Bouton. A la suite de cette opération, le radiateur se mit à fuir !

De New-York à Chicago, sur 2.000 kilomètres, les automobiles avaient rencontré la neige. Les photographies parues dans la *Vie au Grand Air* sont exactes et sincères. La neige était épaisse. Un lizzard s'était abattu sur tout l'Est des Etats-Unis, les trains étaient arrêtés. La tempête avait accumulé, par endroits, des hauteurs de 4 mètres de neige, au travers desquels il fallut s'ouvrir un chemin à force de bêches. Nous n'avons pas vu le sol des routes qui, en cette partie des Etats-Unis, est bon l'été, à ce que l'on affirme.

Au pays des Montagnes Rocheuses.

A travers les touffes de broussailles, les automobiles de New-York-Paris rencontrent maintes inégalités de terrain, d'où il faut ensuite sortir. Haaga, l'ex-mécanicien de Jenatzy, réfléchit, ainsi que Sirtori, dont on aperçoit seulement les jambes.

Entre Chicago et les Montagnes Rocheuses, sur trois mille kilomètres environ, le terrain était devenu glaiseux. La route tracée par l'Etat, au moyen d'une charrue allant de l'Est à l'Ouest, un sillon tout droit, est faite d'ornières profondes. Des voitures attelées de 6 à 8 chevaux passent.

Les automobiles ont trouvé leurs ornières, et y ont ajouté les leurs. Enfoncé jusqu'aux moyeux il fallut sortir de bourbiers interminables. Les automobiles y ont réussi, mais au prix des plus grands efforts.

Plus avant dans les montagnes.

La route, ou plutôt la piste, est formée de deux ornières, dans le sable. Une grêle de rochers jonche le sol sur 500 kilomètres.

Plaines de terres glaises.

Sur 3.000 kilomètres, entre Chicago et les Montagnes Rocheuses, les plaines sont faites de terres glaises où les voitures enfoncent profondément.

Les routes tracées par le sillon d'une charrue ont le grave inconvénient d'être traversées par des fossés remplis d'eau, dont le fond est toujours incertain. Ces accidents de terrain se passent en vitesse. C'est la seule chance d'arriver de l'autre côté, grâce à l'élan acquis.

Sous les secousses imprimées par ces traversées aquatiques, sur des pentes mal nivelées, la valise d'Autran, particulièrement soignée, ou quelque autre de nos bagages, sautait en l'air et allait retomber dans la boue. Comment, dans ces conditions, accepter des réceptions à l'étape ? Nous avions honte de nous-mêmes, faute d'habits.

Une fois, le fossé étant trop large, l'automobile resta au milieu de l'eau. Un travail de repêchage s'imposait. A l'aide de cordes et de palans l'avant de l'automobile fut tiré désespérément. Il n'existe pas partout un arbre ou un poteau télégraphique préparé pour attacher un palan. Notre expérience du tennis y suppléa. En enfonçant profondément en terre un pieu énorme, et en tendant ce pieu à l'aide d'une corde et autres piquets, nous eûmes un point d'appui qui nous parut suffisant pour attacher le palan. Or, le pieu céda, et, s'envolant en l'air, la corde arracha lamentablement ma main, en mettant l'os du petit doigt à nu. Autran prit alors la direction.

La plus dure expérience que nous ayons eue de la traversée des Etats-Unis fut celle du parcours des Montagnes Rocheuses.

La région que l'on dénomme « Montagnes Rocheuses » mesure une étendue de 4.000 kilomètres environ de l'Est à l'Ouest.

Elevée en moyenne de plus de 2.000 mètres, hérissée d'une série de chaînes parallèles qui viennent successivement barrer la route, la traversée des Montagnes Rocheuses nous conduisit à une vallée de mauvais renom, par un passage qui portait le titre de « Vallée des Funérailles ». Parmi les rochers d'apparence volcanique et les pierres éboulées, la route descend vers une vallée sablon-

neuse, encaissée, située à 50 mètres au-dessous du niveau de la mer. A ce niveau la respiration devient difficile. On se croirait au fond d'un scaphandrier. Mais, à quelques 50 kilomètres derrière nous, n'avions-nous pas lu un grossier écriteau disant : « On ne trouve pas d'eau avant 150 kilomètres d'ici » !

Des vagues de sable, des nuages de poussière s'élevaient, dans la vallée, et montaient jusqu'au ciel.

Le sable fin et piquant remuait sous les roues de la voiture, et nous nous enlisions à tout moment.

Le moteur rendit son dernier souffle, les routes étant engagées fort avant dans le sable.

Des dunes transportées par le vent nous assaillaient, et le soleil implacable rendait impossible tout effort prolongé. Les pelles, qui nous avaient tant servi dans la neige, ne purent débarrasser les routes du sable qui les envahissait. Il nous parut alors qu'il fallait regretter la neige. Etourdis par le soleil, nous avions résolu d'attendre la tombée du jour pour entreprendre le travail nécessaire. Nous nous étions couchés sous la capote de la voiture pour chercher l'ombre. Le port de tout costume nous parut quelque chose de ridicule au milieu de cette fournaise.

A la tombée de la nuit nous adoptâmes un plan d'action : Lascaris, qui est courageux et qui avait tout le temps fait face à l'orage, aveuglé par le vent et la poussière, resterait à la garde de la voiture, tandis que nous irions à pied chercher du secours.

Nous marchâmes, nous avions bon espoir de rencontrer une tente de ces chercheurs d'or, qui se transportent de-ci de-là avec des ânes et des appareils de campement, jusqu'au jour où, ayant trouvé un « placer », ils retournent à la ville, et tâchent d'intéresser quelque société minière à leur découverte. Quoique le nombre de ceux qui réussissent soit très restreint, la race des prospecteurs n'est pas éteinte.

Nos espérances étaient bien fondées. Un bon vieillard à barbe blanche se rencontra, qui possédait un mauvais âne et une vieille tente. Nous lui demandâmes à acheter sa tente, pour la couper en deux, et nous en servir comme de tapis pour faire avancer l'automobile dans le sable. Le vieux ne voulait pas vendre sa tente. Il répondit que jamais de sa vie il n'avait vendu ce qui était la propriété d'autrui, qu'il avait emprunté la tente. Nous lui expliquâmes, alors, qu'avec l'argent que nous allions lui donner, il pourrait acheter une nouvelle tente plus belle, et faire un bénéfice. Le vieillard, consentit à vendre cette précieuse toile, et même à monter sur son âne pour aller chercher des secours. Nous revîmes l'automobile, et par un soleil brûlant la toile fut placée sous les roues de la voiture. Mais, au bout de quelques mètres, la toile fut arrachée et réduite en lambeaux par l'effort des roues d'arrière. Nous approchions d'un tertre gazonné, au milieu des sables, et il nous semblait que là, tout était mieux. Alors nous prîmes nos chemises pour en faire de nouveaux tapis sous les roues de l'automobile. Hélas! elle furent en loques avant d'avoir rendu le service attendu.

Couchés le long de la voiture, dans l'attente de secours, il nous semblait qu'un bruit de clochettes se faisait entendre au loin. Nous montâmes sur des dunes. Le vent soufflait dans le sable. Mirage. Vertige. L'eau que nous avions emportée était brûlante. Les aliments que nous avions encore ne pouvaient suffire à de longs jours d'attente.

Le vieux revint monté sur son âne. Il dit que, pendant la nuit, des secours étaient partis à notre rencontre. Un attelage de chevaux, le seul de la région, conduit par un homme habile, venait. Le vieux apportait aussi quelques provisions.

Dans la nuit, il nous sembla que des animaux sauvages s'approchaient de la voiture. C'étaient, peut-être, des chiens sauvages ressemblant à des loups, et que l'on appelle coyottes. Espèce méprisable de la gent canine, qui ne s'attaque qu'à des cadavres! Or, les secours ne vinrent pas. Mais le vieillard reparut, et il apportait une bien triste nouvelle qui nous émut profondément : Il annonça que l'attelage était rentré à l'étable sans son conducteur. Celui-ci s'était cassé le cou, les chevaux s'étant effrayés au milieu des rochers des montagnes, la nuit.

Le vieux ajouta en hochant la tête :

— N'attendez pas de secours.

Il s'en alla.

Maintes fois, nous nous étions levés, et nous étions montés sur les dunes, entendre le bruit persistant des clochettes, le vent remuant les sables en fine poussière. Chaque fois nous avions vu que ce n'était que le vent. Cette fois, la tempête s'était mise à mugir.

Bien heureusc tempête! Elle nous secourut. Les dunes de sable accumulées devant nous, rampant sur le sol et gagnant le large, dans un sens différent de l'orage qui nous avait accueillis à notre arrivée, s'envolaient comme un escadron en fuite, à toutes brides vers le lointain. Des herbes rèches et dures, à moitié grillées, apparurent sur le sol.

Le moteur remis en marche, la voiture s'ébranla. Le vent avait fait ce que l'œuvre d'aucune pelle ne pouvait réussir. Il rendait la voie libre.

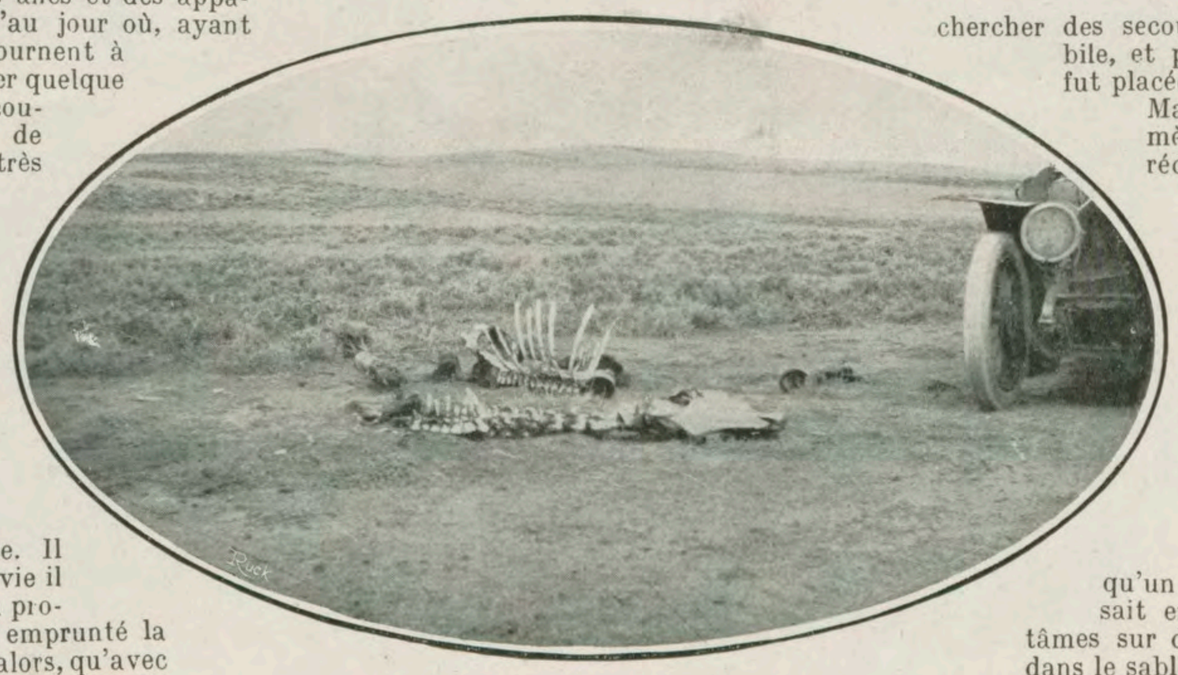
Nous avons fui. Nous avons grimpé les montagnes par des chemins rocailleux, où des hiboux, des bêtes de nuit de toutes sortes hullulaient dans les ténèbres.

Quand nous avons rencontré une source d'eau fraîche, nous nous y sommes arrêtés pendant deux heures.

G. Bourcier Saint-Chaffray.

Un accident désagréable.

Il n'est pas de roue qui n'ait de faiblesse. Celles-ci sont celles de la Zust. Elles ont rompu loin de tout, dans un pays inconnu, entre deux chaînes des Montagnes Rocheuses.



Squelettes d'animaux morts sur place.

Dans la traversée des Montagnes Rocheuses, des bestiaux morts de soif donnent à penser aux voyageurs qu'il ne faut pas s'attarder outre mesure.

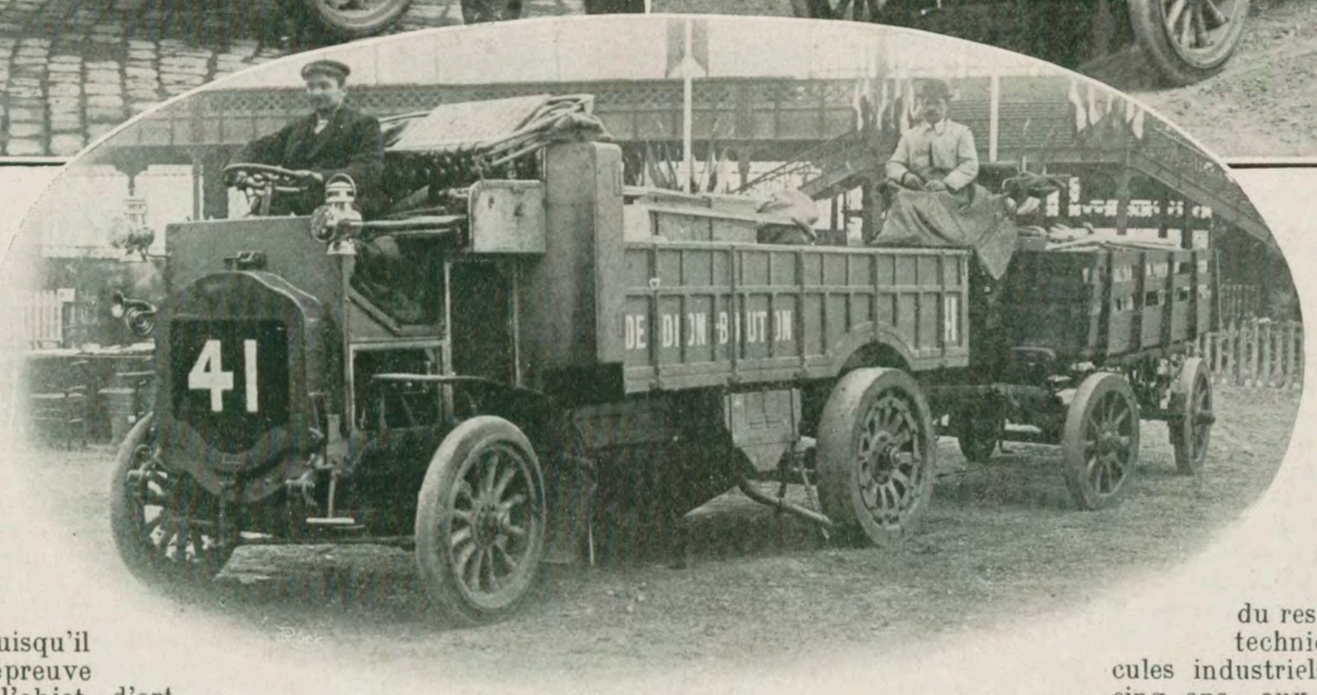
En Californie, dans les sierras.

La voiture, entrée dans la rivière jusqu'à hauteur du plancher, franchit avec élan un mauvais pas. Il n'y a nulle part de ponts.

DE DION-BOUTON AU CONCOURS DES VÉHICULES INDUSTRIELS

Le camion n° 13
Classé premier au Concours de l'an dernier, fut acquis par l'Etat, pour le service de l'armée.

Le camion n° 11.
Camion régimentaire 30 chevaux, gagnant du Grand Prix du ministre de la Guerre.



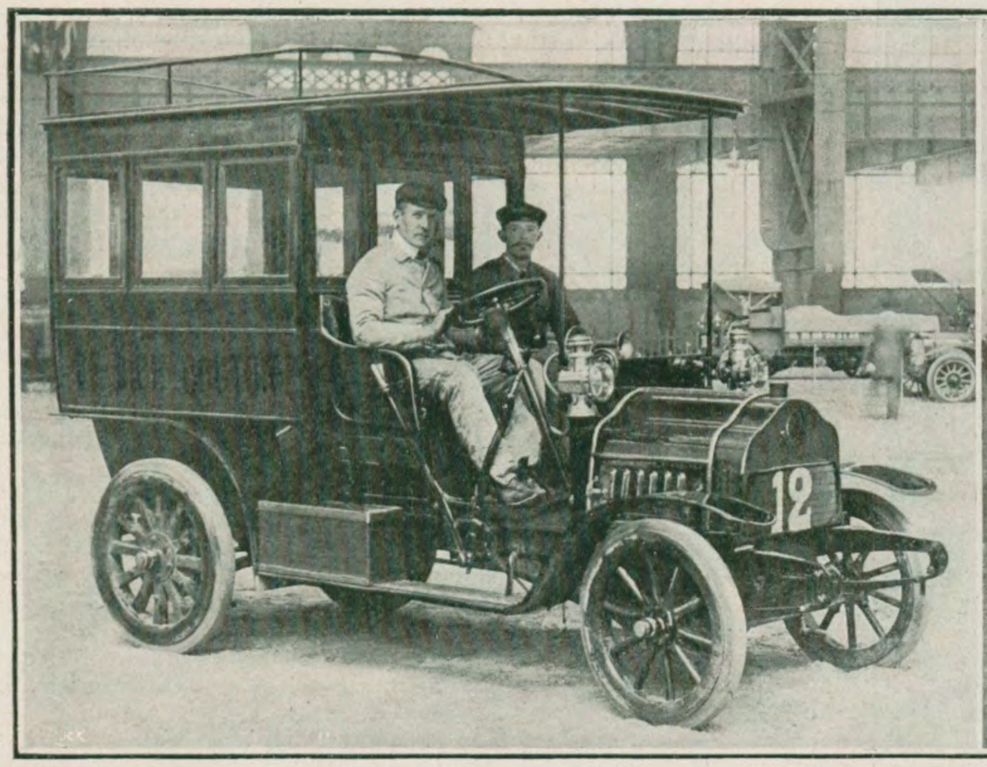
Le tracteur n° 41.
Moteur 40 chevaux, charge utile 4.000 kilos, peut remorquer un camion de 6.000 kilos en charge à une vitesse moyenne de 8 kilom.

Le Concours de Véhicules industriels, qui s'est terminé il y a quinze jours, a été l'occasion d'une nouvelle victoire pour les de Dion-Bouton.

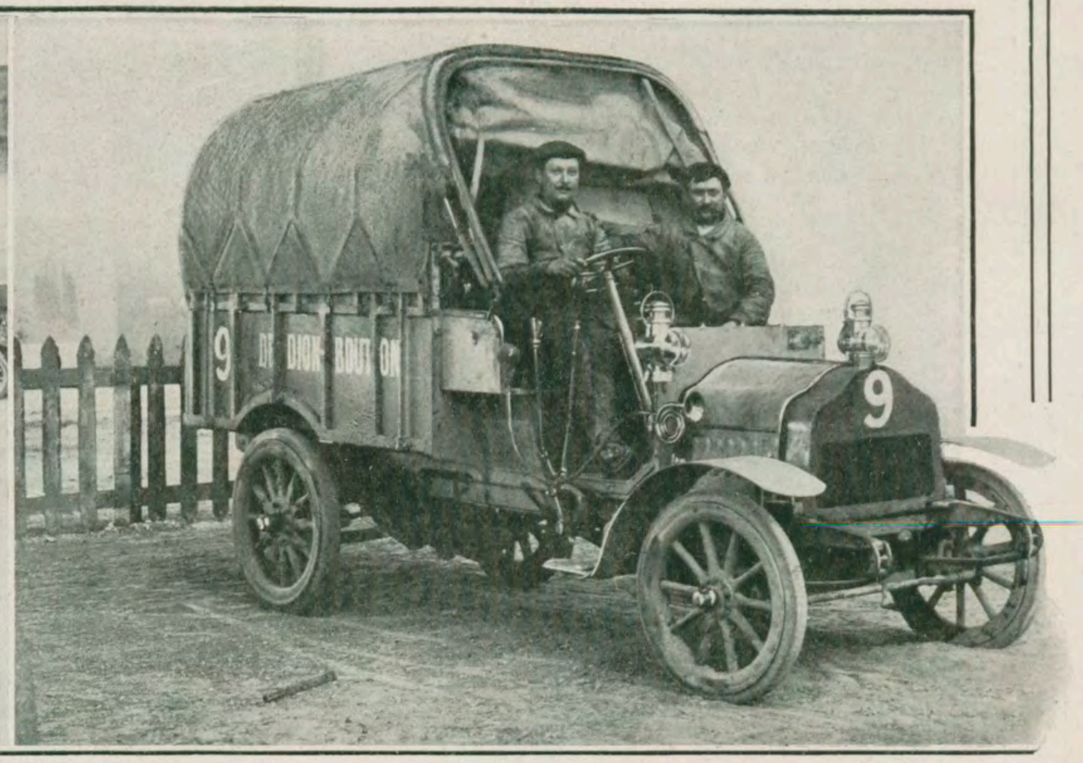
Le prix le plus envié, puisqu'il s'agissait ici d'une épreuve quasi-militaire, était l'objet d'art offert par le ministère de la Guerre. Ce superbe objet d'art, d'une valeur de 8.000 francs, œuvre de Falize, dont nous donnons la reproduction sur notre couverture, est revenu au camion 11 de Dion-Bouton.

Les raisons : robustesse, éléments pratiques, économie de carburant.

Ce triomphe n'a, du reste, surpris personne, la technique si spéciale des véhicules industriels étant depuis vingt-cinq ans, aux puissantes usines de Puteaux, l'objet d'études toutes particulières. A noter l'absence au concours d'omnibus et de camions à vapeur. La vapeur est en déroute, tuée par son rival, le moteur à explosions. H. P.



L'omnibus de Dion-Bouton n°12 (sept places).



Le fourgon de Dion-Bouton n° 9 (1.200 kilos de charge utile).

Deux véhicules remarquables d'endurance et d'économie (10 litres de carburant aux 100 kilomètres), qui marquent l'avènement du Poids lourd... léger, *l'avenir de l'automobilisme industriel.*

LE VOL A VOILE

Par FRANÇOIS PEYREY

M. René Quinton a fondé récemment un prix sensationnel, destiné au premier aviateur qui réalisera le vol à voile. Les conditions de ce concours exigent un effort tellement considérable, qu'il est probable que ce prix ne pourra être décerné avant longtemps

L'oiseau
C'est ainsi que MM. René Quinton et Marcel Deprez croient que, dans un temps plus ou moins proche, l'homme planera.

qui plane.
Dans ce but, un — prix de 10.000 fr., est destiné à l'aviateur qui planera cinq minutes, sans descendre de plus de 50 mètres.

CERTAINES questions ne se peuvent poser. Je ne saurais donc vous demander si vous avez lu ce livre admirable qu'est le *Livre de la Jungle*, né de l'observation exacte, minutieuse, d'un ami des animaux. « Chill, vautour, planait, les ailes immobiles », a écrit Rudyard Kipling, sans se douter, peut-être, qu'il apportait une nouvelle preuve aux dires, souvent discutés, des naturalistes affirmant que plusieurs individus de la gent ailée — les grands voiliers — offrent cette particularité de planer sans le moindre battement d'ailes, sans agiter la plus petite de leurs rémiges. Ils ajoutent, toutefois, que l'aigle, le vautour ou l'albatros, pour ne citer que ces voiliers, ne pratiquent le vol à voile, entraînés, sans battre, dans le vent, que par vent ascendant. Au surplus, les grands voiliers ne volent jamais horizontalement. Ils se laissent enlever, les ailes largement éployées, par le souffle qui monte, descendent, suivant un plan incliné, lorsque ce souffle mollit, et regagnent l'altitude précédente en changeant l'incidence aussitôt que le vent leur offre de nouveau sa force ascensionnelle.

Or, M. René Quinton, le biologiste si connu par ses travaux sur les vertus curatives de l'eau de mer, s'est demandé pourquoi les hommes ne réussiraient pas à faire, pendant quelques secondes, ce que certains oiseaux réalisent pendant des heures entières. Le 5 juin, à l'issue du deuxième dîner dit des « Quarante-Cinq », M. René Quinton, après une allocution adressée au capitaine Ferber, en l'honneur duquel les convives s'étaient réunis, annonça qu'il fondait un prix de 10.000 francs. Ce prix — les Quarante-Cinq sont priés de le décerner — est destiné au premier aviateur qui, moteur arrêté, pourra se soutenir dans l'air pendant cinq minutes, sans descendre de plus de cinquante mètres.

Le prix Quinton est, certainement, le plus original de tous les encouragements. Il se distingue également par les difficultés de son programme. Il est probable, il est même certain — Marey et Pénaud l'assurèrent jadis — que l'homme, dans un avenir plus ou moins lointain, imitera dans quelque mesure, les oiseaux de haute mer aérienne. Mais l'on ne saurait lui demander de surpasser ces admirables volateurs.

J'ai déjà dit, d'après des physiologistes d'autorité indiscutable, que les grands voiliers ne pouvaient voler horizontalement, que leur rigide essor exigeait un vent ascendant. Ce vent n'existe qu'en montagne, déterminé par la nature du terrain. On l'observe encore au-dessus des plaines surchauffées et de la mer, pendant les heures les plus chaudes, lorsqu'un phénomène bien connu provoque, vers les hautes régions, l'aspiration des couches inférieures de l'atmosphère.

Admettons, ceci posé, qu'un aéroplane ait une vitesse de planement relatif de 60 kilomètres à l'heure. L'aviateur arrête son moteur pendant cinq minutes. Qu'arrive-t-il? Pendant ces cinq minutes l'aéroplane parcourra cinq kilomètres, mais ne devra pas descendre de plus de dix mètres par minute ou par mille mètres. S'il réussit ce tour de force inouï, il aura suivi une rampe de 1 0/0, tellement faible que ce résultat pourra être considéré comme la réalisation du vol horizontal.

Conclusion : Si l'on peut prévoir que l'homme volera à voile, l'on peut affirmer que jamais le prix Quinton ne sera gagné, à moins que le donateur n'en adoucisse les conditions. D'ailleurs, M. Quinton, dans un article publié par le *Matin*, corrobore les lignes ci-dessus :

« Rendons-nous en Egypte, en automne. Le grand vautour fauve y pullule à cette époque. C'est un oiseau pesant quinze livres, mesurant deux mètres cinquante d'envergure, et de grand aspect.

« Si nous l'observons, nous nous rendons compte d'abord qu'il ne quitte jamais son aire avant que le vent ne soit levé, car c'est dans le vent qu'il va puiser la force nécessaire à ses évolutions. Au moment où la brise commence à bien souffler, l'oiseau se jette dans l'air, il y donne dix ou douze coups de ses ailes puissantes ; puis, brusquement, étendant celles-ci, les immobilisant, il se transforme en aéroplane et glisse paresseusement dans l'espace. »

Donc, d'après M. Quinton lui-même, le vautour attend dans son aire l'heure favorable où se lève le vent, toujours ascendant dans les pays torrides. De plus, on a remarqué que dans ses observations il n'est pas question de vol horizontal.

Peu de jours après la fondation du Prix Quinton, M. Marcel Deprez, de l'Institut, communiquait à l'Académie des sciences une note où il déclarait avoir réalisé le planement stationnaire dans l'espace d'un corps entièrement libre et plus lourd que l'air. Il ne s'agit, à vrai dire, que d'une charmante expérience de laboratoire que M. Deprez a décrite dans l'*Eclair* : l'académicien place un léger plan d'aluminium dans un courant d'air ascendant provoqué par un ventilateur, et la feuille métallique reste suspendue, simplement frémissante, dans l'atmosphère agitée. Auparavant, M. Deprez avait réussi à faire remonter par un petit chariot surmonté d'une aile frappée par le souffle du ventilateur, une voie inclinée.

M. Marcel Deprez a dit que l'idée de ces expériences lui vint de ce qu'il avait assisté l'an dernier, dans le Jura, au vol plané d'un aigle. Certes, il est flatteur de constater que, pour la première fois, un savant officiel ait daigné regarder un oiseau, mais ce même savant découvre un peu tard des faits aussi âgés que le monde et traités bien avant lui par nombre d'aviateurs. Ecoutez ce que disait Pénaud, en 1871 :

« Il suffit de regarder attentivement planer un oiseau pour voir que ses ailes sont immobiles. Comment peut-il donc se soutenir ainsi pendant des minutes à la même hauteur, sans perdre sa vitesse? C'est que l'oiseau ne vole à voile que là où il y a des courants d'air ascendants, soit que le vent remonte une pente ou un obstacle, soit dans un tourbillon, soit dans ces grandes colonnes d'air chaud qui, les jours de calme et de soleil, s'élèvent des crêtes de terrain. J'ai bien souvent vu les buses et les busards monter ainsi en tournant, puis à une grande hauteur replier légèrement le bout de l'aile, parcourir les plaines en glissant, et, lorsque leur hauteur se trouve épuisée, revenir comme à un ascenseur, s'élever de nouveau à la même place, tout cela sans donner le moindre battement, toujours soutenus par le mouvement de l'air qui les baigne. Les gros oiseaux, peu voilés, ont besoin pour planer de plus forts courants : l'albatros est l'oiseau des tempêtes, le gypaëte habite les Alpes, le condor se laisse bercer par les souffles puissants qui franchissent les Andes...

« Ce que fait le voilier, l'homme peut le faire, avec de l'audace. Il peut franchir l'espace avec la rapidité de l'aigle, se jouer, comme le voilier, le long des falaises et des montagnes... aucune loi physique ne s'y oppose. Et c'est sans doute ainsi que Dante, de Pérouse, se soutenait sur les bords escarpés du lac de Trasimène... »

Et je songe, à ce passage du *Théâtre de l'Ame*, de Shuré, où un apprenti demande au maître : — Quand m'apprendras-tu la musique? Léonard répond : — Je t'apprendrai la musique, Farfanikio, quand je saurai voler, lorsque l'aigle humain montera dans les airs comme un roi de l'espace!

Vraiment, si pour leurs débuts les aviateurs n'avaient d'autre méthode que celle de M. René Quinton, le jeune Farfanikio, passionné de musique, devrait renoncer à tout jamais à cet art d'agrément.

FRANÇOIS PEYREY.

M. Wright.

M. W. Wright et M. Berg.
L'aviateur américain, W. Wright va bientôt commencer ses expériences au Mans.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

PARIS-BRUXELLES

Par LUCIEN PETIT-BRETON

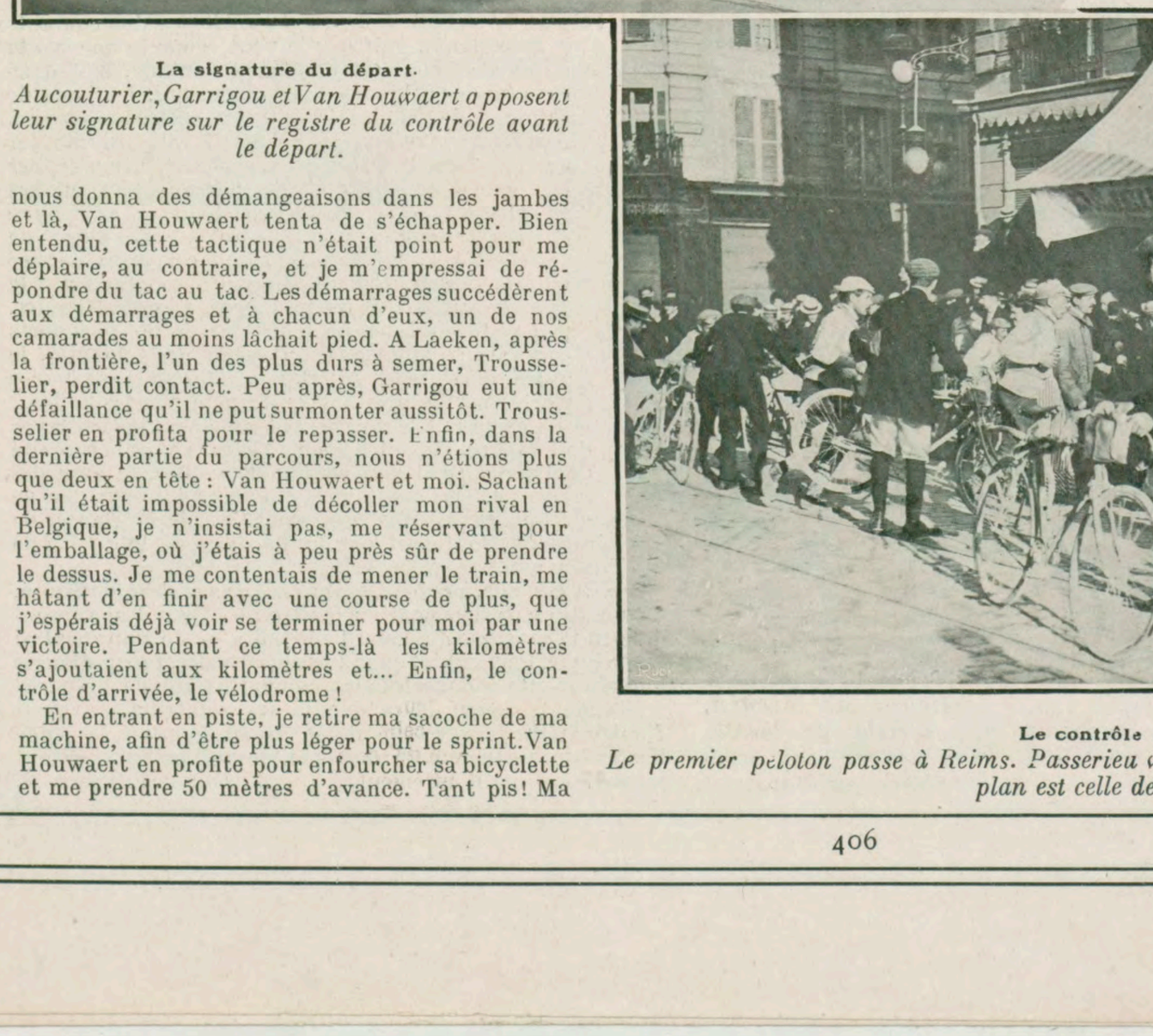
Le Tour de Belgique, Paris-Bruxelles ont été successivement gagnés par Petit-Breton, qui semble invincible, à l'heure actuelle. Il nous raconte ses impressions.

Après avoir triomphé dans l'importante épreuve préliminaire du Tour de France, le Tour de Belgique, je n'osais espérer gagner Paris-Bruxelles. Je ne me ressentais pas le moins du monde de la fatigue du parcours, mais sait-on jamais si on est complètement remis et si, au moment où on s'y attend le moins, la défaillance ne vous surprendra point. Heureusement il n'en fut rien, et pendant tout le parcours je me sentis on ne peut mieux.

Ce que fut la course? Elle fut comme les peuples heureux. Elle n'eut pas d'histoire, ou si peu! Jusqu'à Château-Thierry, nous avons mené un train d'entraînement, d'enterrement même. Aucun de nous ne cherchait à s'échapper. Mais l'aurore

Les boissons réconfortantes.

Passerieu, Garrigou et Faber regardent Alibert préparer les boissons destinées à surmonter la défaillance de ses poulains.



La signature du départ.

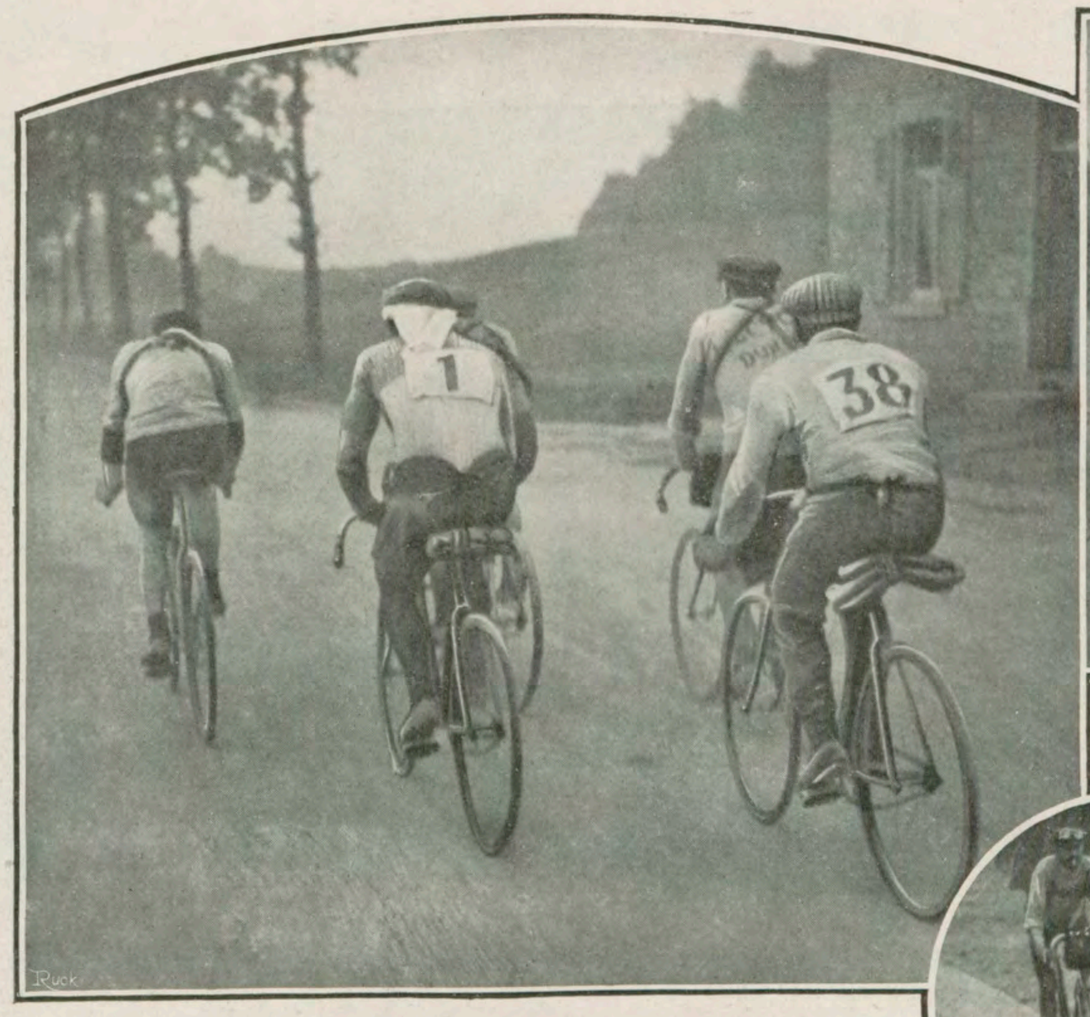
Aucouturier, Garrigou et Van Houwaert apposent leur signature sur le registre du contrôle avant le départ.

nous donna des démangeaisons dans les jambes et là, Van Houwaert tenta de s'échapper. Bien entendu, cette tactique n'était point pour me déplaire, au contraire, et je m'empressai de répondre du tac au tac. Les démarrages succédèrent aux démarrages et à chacun d'eux, un de nos camarades au moins lâchait pied. A Laeken, après la frontière, l'un des plus durs à semer, Trousselier, perdit contact. Peu après, Garrigou eut une défaillance qu'il ne put surmonter aussitôt. Trousselier en profita pour le repasser. Enfin, dans la dernière partie du parcours, nous n'étions plus que deux en tête : Van Houwaert et moi. Sachant qu'il était impossible de décoller mon rival en Belgique, je n'insistai pas, me réservant pour l'emballage, où j'étais à peu près sûr de prendre le dessus. Je me contentais de mener le train, me hâtant d'en finir avec une course de plus, que j'espérais déjà voir se terminer pour moi par une victoire. Pendant ce temps-là les kilomètres s'ajoutaient aux kilomètres et... Enfin, le contrôle d'arrivée, le vélodrome!

En entrant en piste, je retire ma sacoche de ma machine, afin d'être plus léger pour le sprint. Van Houwaert en profite pour enfourcher sa bicyclette et me prendre 50 mètres d'avance. Tant pis! Ma besogne terminée, je reprends ma fidèle Peugeot, qui, au cours de l'épreuve, n'a pas eu la moindre anicroche, et je me lance à la poursuite de Van Houwaert. Puis, peu à peu, sans emballer encore, je comble mon retard. Je me

Le contrôle de Reims.

Le premier peloton passe à Reims. Passerieu va signer. La bicyclette de droite au premier plan est celle de Petit-Breton.



La route après Rethel.
De gauche à droite : Petit-Breton, Garrigou, Trousselier, Van Houwaert et Duboc, constituent le peloton de tête.

rapproche, et à 150 mètres du poteau, je suis à ses côtés, en plein emballage. Je le passe aisément et je termine avec deux longueurs d'avance.

Ouf! Ça y est ! Je suis encore vainqueur en Belgique, et le public bruxellois, malgré la défaite de son concitoyen, m'acclame avec un esprit sportif qu'on ne saurait trop louer. J'ai triomphé et j'en suis fier, car Van Houwaert est un terrible adversaire. Sur les routes de

Les vainqueurs.
Petit-Breton et Van Houwaert sont seuls après Laeken. Petit-Breton gagne par 2 long., en 15 h. 20 m. 35 s. 1/5. (410 kilom.)

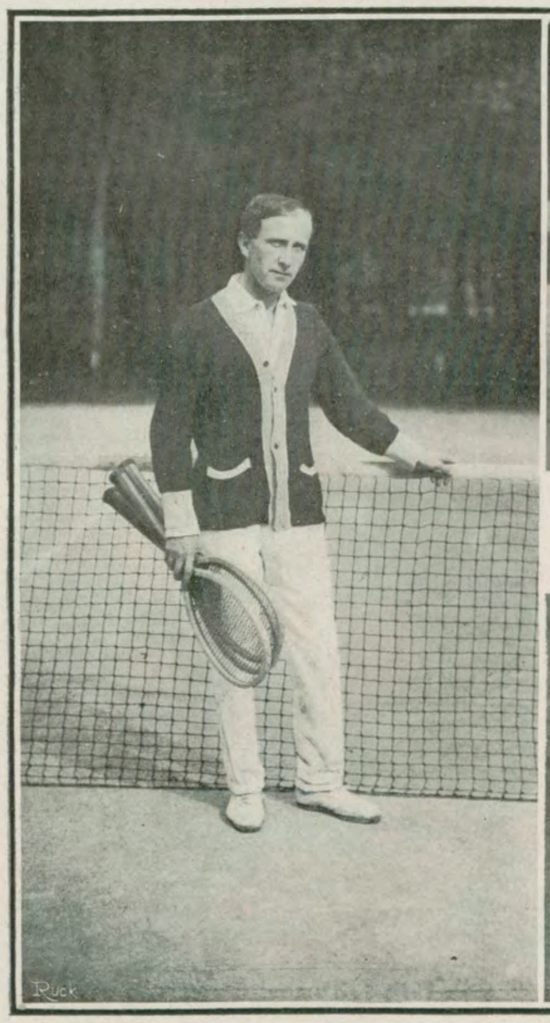
L'arrivée.
Petit-Breton, sur Peugeot, *bat Van Houwaert.*

France, il est difficile à lâcher, mais je crois que si j'avais violemment démarré à Dinant, j'aurais pu me débarrasser du dernier de mes concurrents. Mais si j'avais voulu prendre les devants sur les routes belges, je suis convaincu que jamais je n'aurais pu y parvenir. Il n'y a pas plus terrible agricheur. Il est lâché, on s'imagine qu'on ne le reverra plus, et tout à coup Van Houwaert est derrière vous.

Enfin, il ne s'agit plus de penser au Tour de Belgique, ni à Paris-Bruxelles. Dans ces deux épreuves, j'ai été heureux; j'espère que la veine ne m'abandonnera point et que dans le Tour de France, la victoire voudra bien me sourire encore une fois.

LUCIEN PETIT-BRETON.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TENNIS

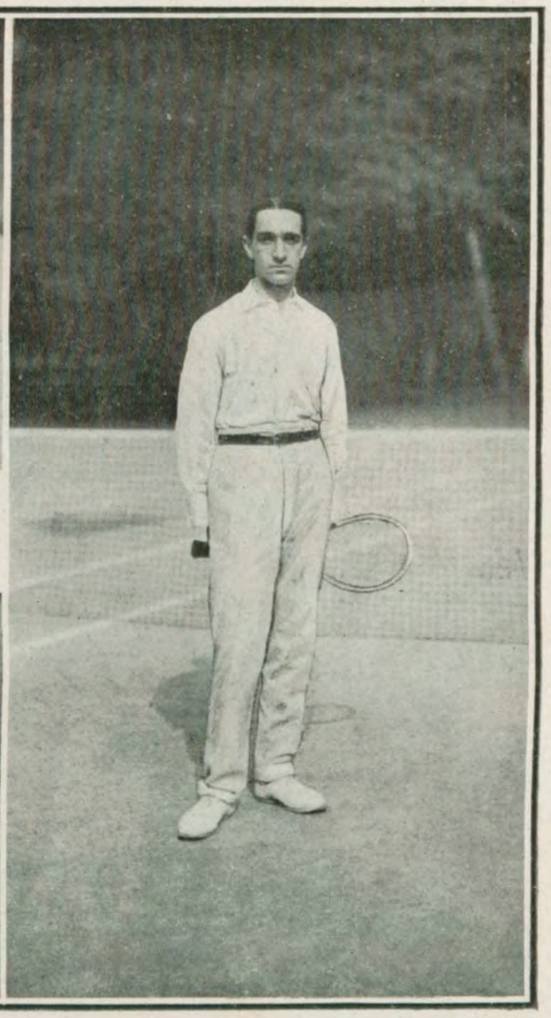


Germot.
Second du simple messieurs et vainqueur du double messieurs.

Mme Fenwick.
Gagnante du simple dames.

Mlle Kauffmann.
Gagnante du handicap double mixte.

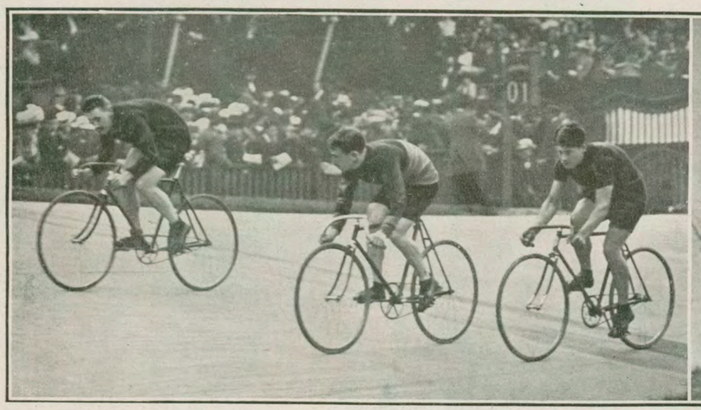
Mlle Denné-Ceyras.
Une des plus gracieuses et des plus habiles joueuses applaudies au cours du tournoi.



Max Decugis.
Gagnant du simple messieurs et du double messieurs.

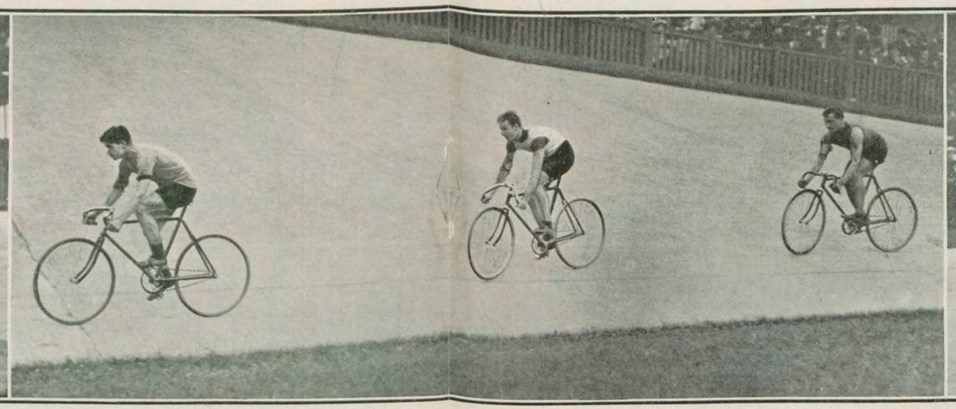
La Vie au Grand Air

LE GRAND PRIX CYCLISTE — VICTOIRE DE POUCHOIS



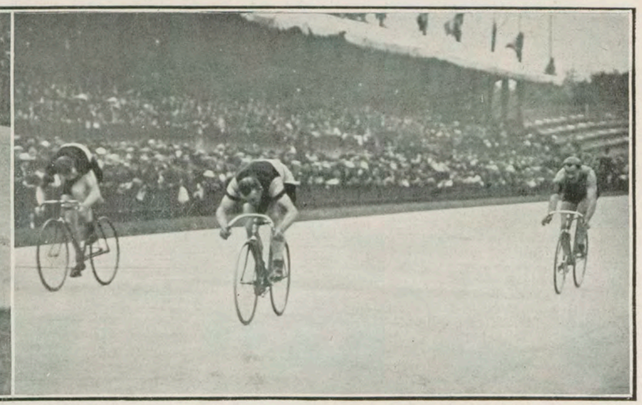
La deuxième demi-finale.

Pouchois et Comès, faisant des zigzags désordonnés sur la piste, arrivent dans cet ordre, devant Piard. Pouchois prit l'avantage par une demi-longueur.



La troisième demi-finale.

Malgré un bon retour de Devoissoux, Martin le bat d'une demi-longueur. Sherwood est troisième. Mal placé à l'emballage, l'Américain est forcé de se relever et de ne point persévérer.



La première demi-finale.

Jacquelin a aisément triomphé, résistant aux attaques de Bouma et de Lagarde et conservant une demi-longueur.

C'est à un tout jeune coureur lyonnais, inconnu à Paris, Pouchois, qu'est revenue la victoire dans le Grand Prix Cycliste — Demangel remporta le Grand Prix Amateurs

Les champions avaient fait grève. Ce furent les autres qui se partagèrent les 25.000 francs de prix. Et les champions, qui défendent âprement leurs intérêts, firent une piteuse figure, en constatant que le succès du meeting du Grand Prix n'avait pas été diminué et que les coureurs qui sont souvent à la peine, rarement à l'honneur, partant à l'argent, se partageaient des sommes élevées. Je gage qu'ils réfléchiront, à l'avenir, avant de jouer aux hommes, alors qu'ils n'ont que des cervelles d'enfants.

Le temps fit grève aussi, et prouva, de cette vilaine manière, qu'il prenait la défense des mauvaises causes. Le premier dimanche, il resta couvert, en personnage mal élevé. Le jeudi, il trouva spirituel de déverser ses flots. Enfin, à la dernière réunion, il nous fit peur, en ne se découvrant pas davantage, et en versant même quelques larmes.

Les grévistes avaient la conviction que le meeting du Grand Prix ne serait pas organisé, vu leur abstention. Puis, lorsqu'ils s'aperçurent que les courses seraient cependant données, ils affirmèrent que personne ne se dérangerait pour y assister et que, d'ailleurs, elles ne présenteraient pas le moindre intérêt. Par deux fois, ils eurent tort.

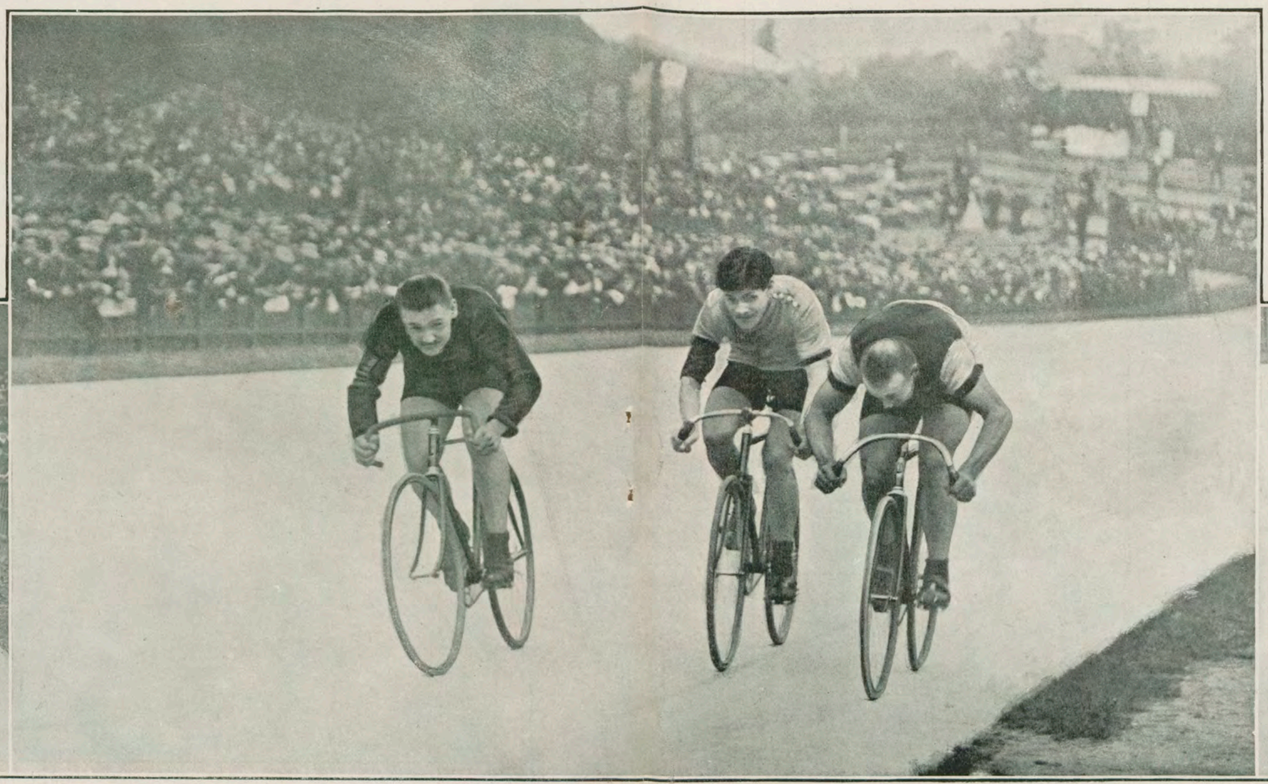
D'abord, la foule qui se pressa autour des balustrades (même le samedi où fut donnée, malgré la pluie, la fin du programme du jeudi), fut des plus imposantes, et les courses intéressèrent tous les sportsmen.

Il est toujours agréable d'applaudir à la naissance d'une nouvelle étoile. Et ce Grand Prix nous a fourni l'occasion d'acclamer le jeune Pouchois. Ce Lyonnais, qui n'était jamais venu disputer d'épreuves à Paris, est un ami du coureur Lagarde. Celui-ci était son mentor à Lyon, il lui donna des conseils, le fit courir avec lui, l'emmena à Genève prendre part à quelques internationales, et, finalement, lui conseilla de l'accompagner à Paris pour le Grand Prix. Pouchois, très modeste (pourvu que cette qualité, rare dans les vélodromes, lui reste le plus longtemps possible) ne voulait pas, prétendant qu'il ne ferait rien dans la grande ville et qu'il préférait être l'un des premiers à Lyon, que le dernier à Paris. Lagarde finit par le convaincre, et ils partirent tous deux. Pouchois n'a pas à le regretter : il a réalisé un beau rêve.

JACQUES MORTANE.

Les gagnants du Grand Prix.

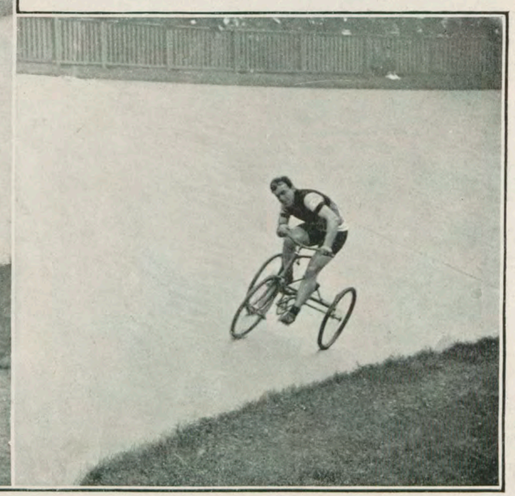
A gauche, le vainqueur du Grand Prix professionnels, Pouchois ; à droite, Demangel, vainqueur du Grand Prix amateurs.



Pouchois, 1er. Martin, 3me. Jacquelin, 2me.

L'arrivée du Grand Prix.

Le comingman lyonnais Pouchois (à gauche) a démarré aux 200 mètres, emmenant Martin. Jacquelin, légèrement décollé, est revenu dans la ligne droite, cherchant à passer à la corde, mais il ne pouvait remonter Pouchois, qui conservait l'avantage par un pneu. (Bicyclette Peugeot.*)*



Jacquelin en tricycle.

Le jeudi, lorsque la pluie commença à tomber, Jacquelin, qui se dépensa beaucoup au cours du meeting, fit une exhibition à tricycle.

LES SPORTS A SAN SEBASTIAN

Par FRANTZ REICHEL

San Sebastian ne se contente pas d'être un séjour enchanteur pour villégiaturer, mais tous les sportsmen peuvent assister à des manifestations de tout genre, auxquelles prennent part les champions de chaque sport.

PARMI les programmes merveilleux et qui offrent aux sportsmen la captivante série des spectacles qu'ils aiment et recherchent, il n'en est certes pas de plus complet, de plus éclectique, de plus riche que celui élaboré pour la saison 1908 de San Sebastian. Il se déploie, magnifiquement ordonné, *de juillet à fin novembre*, mettant dans ce coin splendide de la pittoresque et captivante Espagne, une folie de fêtes dans un superbe et orgiaque décor de lumière et de couleurs. Ce programme est le véritable triomphe des sports; nul n'y échappe: ils y sont tous à l'honneur.

Pour les yachtsmen, voici d'abord, *en juillet*, la Grande Semaine Nautique; c'est par elle que s'ouvre, dans l'admirable baie de San Sebastian où, frangé d'argent, le vert des vagues de l'Océan caresse le sable d'or de la mirifique concha, la saison des grandes manifestations sportives. Cinq grandes et classiques épreuves: la Coupe Srimpton, la Coupe de S. M. la Reine Victoria-Eugenie, la Coupe de S. M. la Reine Cristina, la Coupe de S. M. le Roi d'Espagne et le match anglo-italo-espagnol des vingt-trois mètres, sensationnelles épreuves internationales qui passionnent le monde du yachting à voiles et mouchèteront la mer du glissement harmonieux et superbe des yachts aux grandes voiles blanches.

La plage de San Sebastian.

La plage de San Sebastian est la villégiature favorite du roi d'Espagne. C'est la cabine royale que l'on aperçoit au premier plan.

La baie de San Sebastian.

Dans cette baie, se disputent des courses de canots automobiles et de bateaux à voile, qui réunissent les meilleurs représentants de ces sports.

Le jeune, intrépide et charmant souverain de l'ardente Espagne, Alphonse XIII, dont on connaît la passion sportive, prendra part personnellement aux courses et y barrera son nouveau racer, un dix mètres avec lequel il compte épouser la victoire.

Pour les yachtsmen, voici encore des courses à l'aviron qui groupent chaque année les meilleures équipes continentales; et voici surtout des courses de canots automobiles qui, particulièrement soignées par les organisateurs, ont reçu les inscriptions des canots les plus fameux, ceux qui s'illustrèrent à Monaco.

Ceci pour *juillet* et *août !* Pour *septembre* maintenant ! En *septembre*, c'est la Grande Semaine des Armes de Combat, gigantesque tournoi d'épée, de fleuret et de sabre, qui mettra aux prises en des épreuves individuelles ou par équipes les plus célèbres amateurs et les plus redoutables professeurs du monde entier : trois grands maîtres italiens, les meilleurs maîtres de l'Espagne, les trois maîtres belges, De Smedt, Rabaud, de Belt et le peloton fameux des virtuoses professionnels de France.

Et celui-ci suivant celui-là, après le Tournoi d'escrime, le Concours Hippique, un gigantesque Concours Hippique, le plus important, le plus suivi de tous les Concours Hippiques. Soixante mille francs de prix ! une nuée d'inscriptions, dont celles des chevaux sauteurs les plus remarquables, des cavaliers les plus intrépides, pour des joutes internationales,

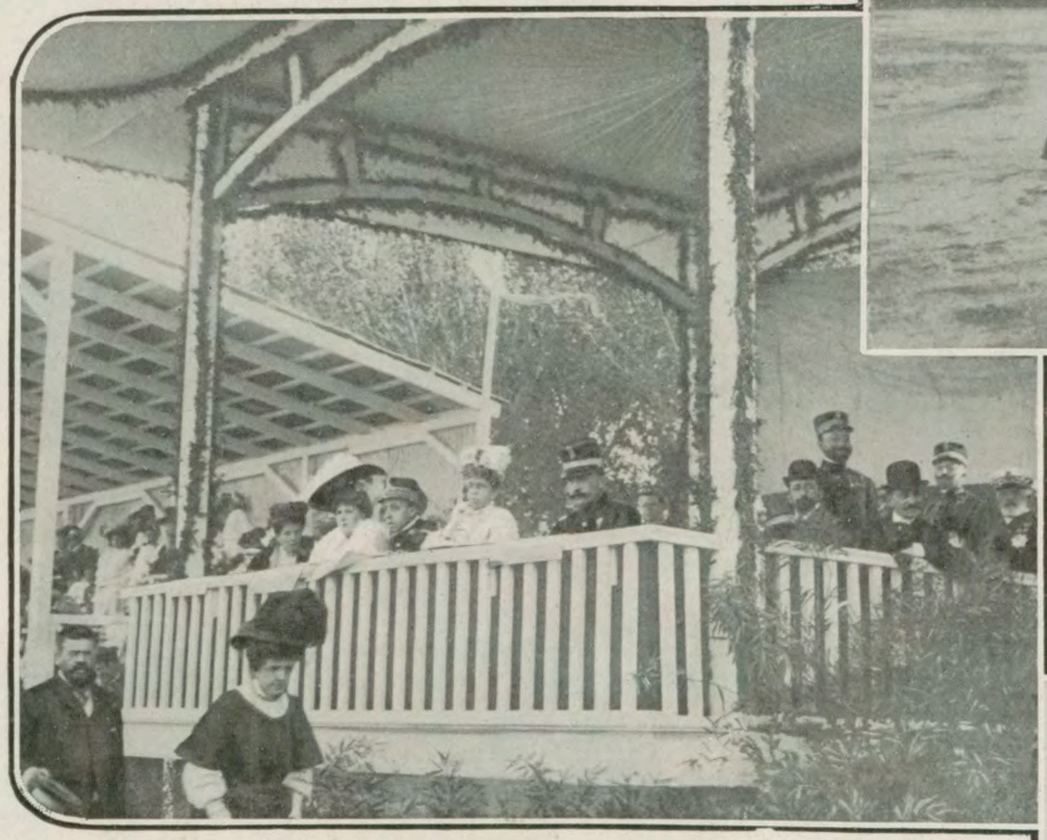
Les régates de San Sebastian.

Cinq grandes et classiques épreuves internationales se disputeront cette année. Elles seront d'autant plus intéressantes que le roi Alphonse XIII y prendra part personnellement.

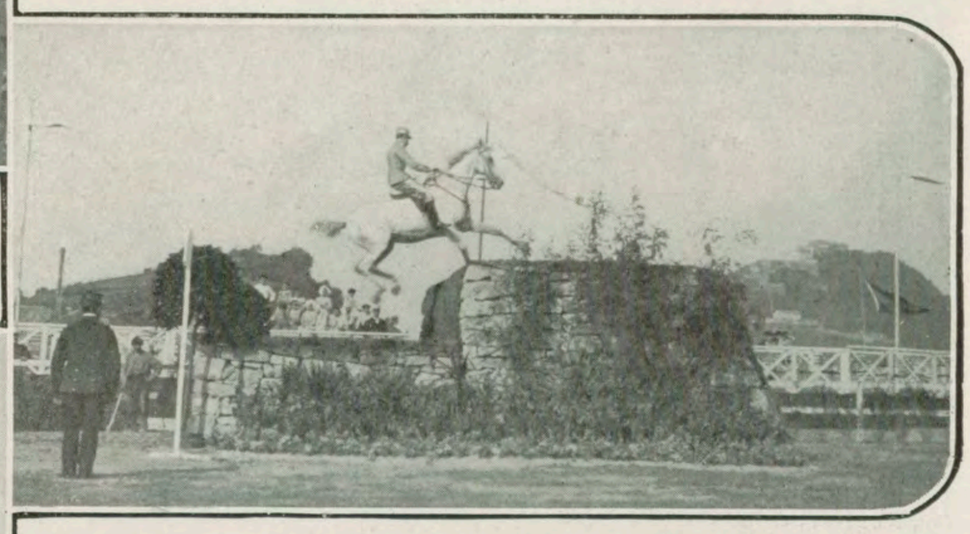
Les terrains de Golf.
Les links de Golf de San Sebastian sont très fréquentés.

Les Courses de Taureaux.
Les courses de taureaux données dans les arènes de San Sebastian sont les plus réputées de l'Espagne.

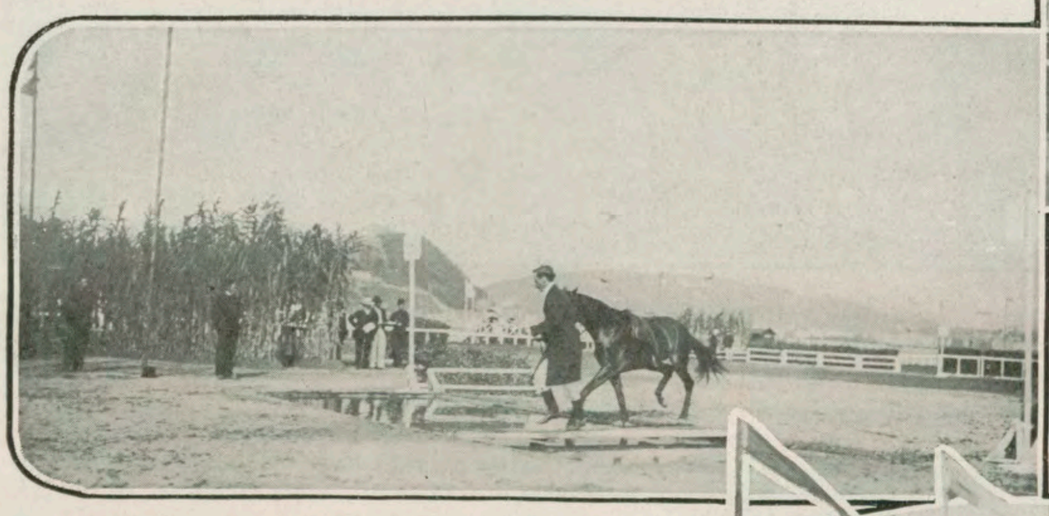
et, devant LL. MM. le Roi et la Reine d'Espagne, venus tout exprès, exécuteront de ces vols planés aux mouvements souples et sublimes. Il n'y en a ura pas que pour les plus lourds que l'air!



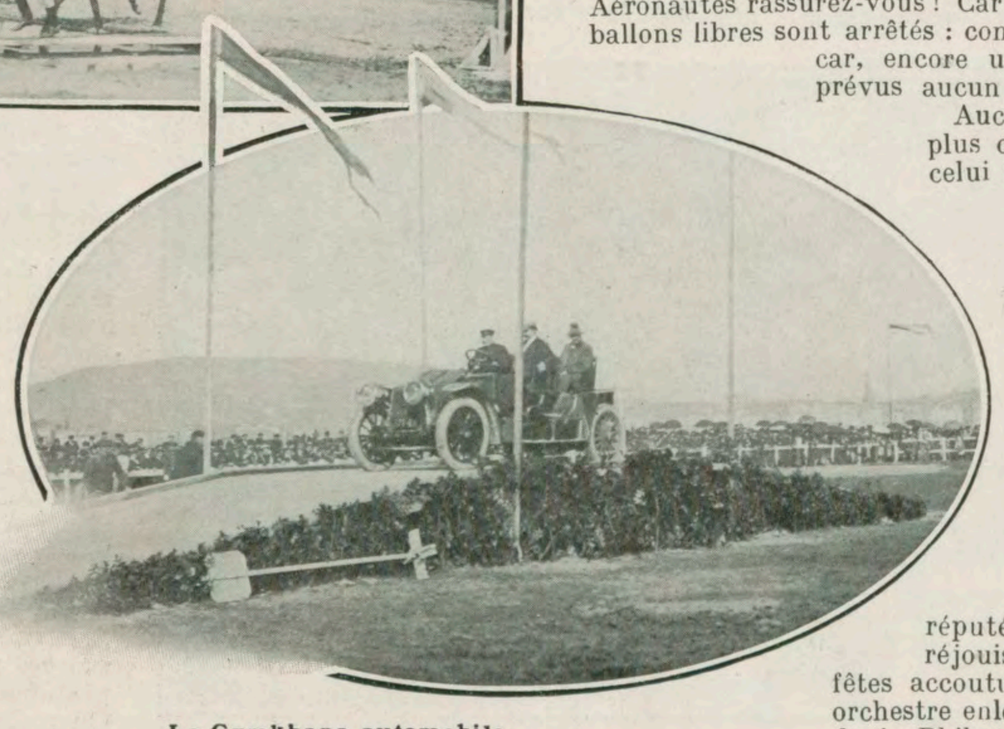
La Tribune du Roi d'Espagne.
Alphonse XIII, qui est certainement le souverain le plus sportif, ne manque pas une seule course de taureaux à San Sebastian.



Le Concours Hippique.
Les plus fines cravaches viennent se disputer les superbes prix donnés aux lauréats du Concours Hippique,



Le Passage du Gué.
Le parcours de chasse est agrémenté d'obstacles amusants, tels que le passage de gué.



Le Gymkhana automobile.
Les gymkhanas automobiles de San Sebastian réunissent les engagements de toute l'élite mondaine qui y villégiature.

Aéronautes rassurez-vous! Car des concours de dirigeables et de ballons libres sont arrêtés : concours de distance, d'atterrissage... car, encore une fois, tous les sports ont été prévus aucun n'a été oublié!

Aucun, et surtout le plus vaillant, le plus crâne, le plus périlleux de tous, celui de la Course de Taureaux, l'admirable *Corrida de Toros*, sport émouvant par son escrime, par sa grâce, par sa bravoure, par ses dangers, par son incomparable mise en scène, empoignante fête des yeux et des nerfs dans laquelle se manifeste l'âme mystique et passionnée de la belle et généreuse Espagne! *De juillet à fin septembre*, dans le Plaza célèbre de San Sebastian, les plus célèbres spadas et les plus habiles picadors honoreront les taureaux les plus sauvages des ganaderias les plus réputées. Ce programme d'étonnantes réjouissances sportives, semez-le des fêtes accoutumées : concerts donnés par un orchestre enlevé par le maître Arboz, directeur de la Philarmonique de Londres, les bals, le théâtre avec le concours des premiers artistes de l'univers, des fêtes d'enfants... placez le tout dans le décor féerique de San Sebastian, dans sa lumière prodigieuse... et dites-moi maintenant si le goût ne vous dit pas de vous en aller villégiaturer là-bas.

FRANTZ-REICHEL.

celles-ci civiles, celles-là militaires, dans le plus noble, le plus chevaleresque des sports.

Autre mois, autres sports:

En *octobre*, place aux sports mécaniques! Place tout d'abord à l'automobile, pour laquelle est prévue toute une série de manifestations, des concours d'élégance, des corsos fleuris, et enfin des courses de vitesse en côte et en palier! Place ensuite au sport nouveau, à celui dont les exploits hantent les cervelles, émeuvent les foules, les passionnent et les attirent, l'aviation! Delagrange, Henri Farman et d'autres qui, d'ici là, auront appris, comme eux, l'art de s'envoler et seront devenus oiseaux, participeront aux grandes épreuves d'aéroplanes organisées à San Sebastian

LES COURSES DE LA SEMAINE

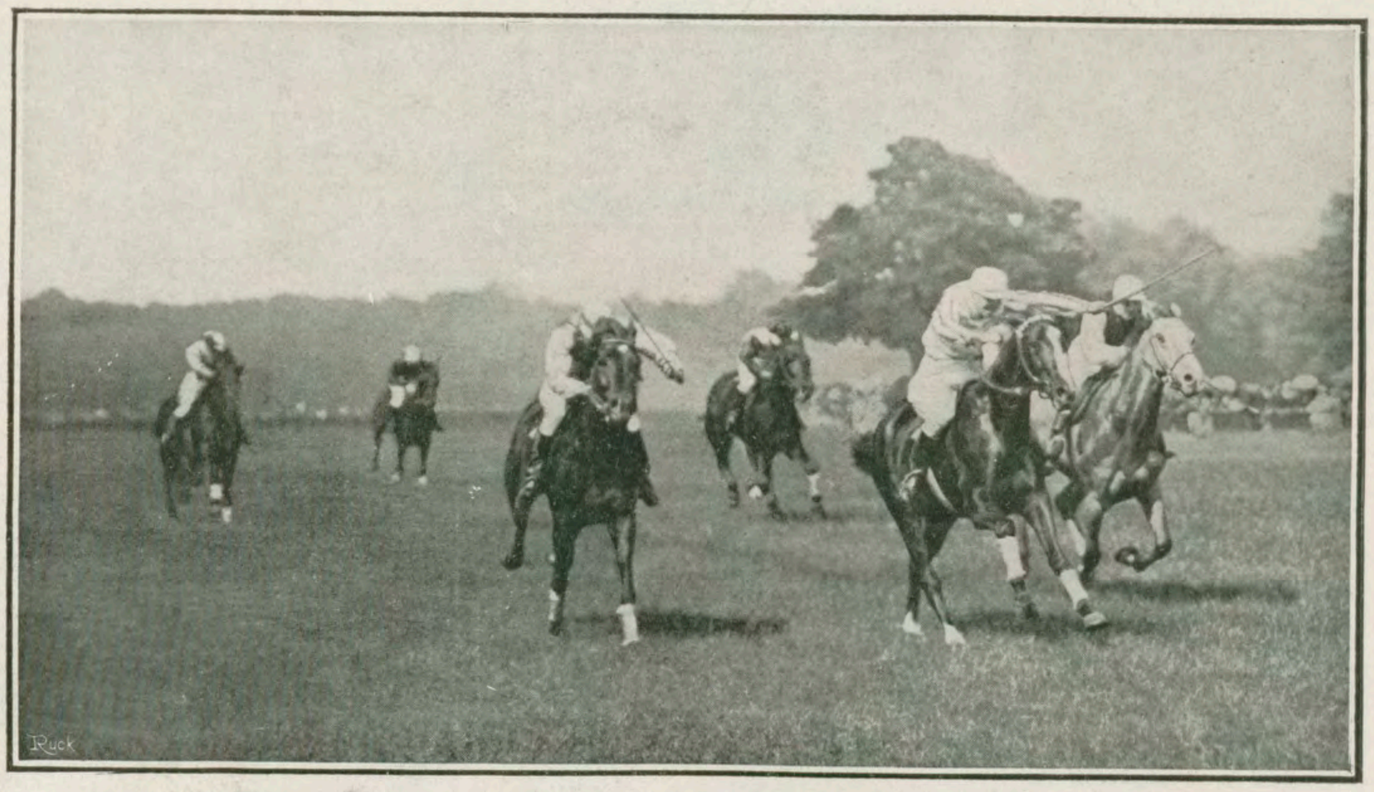
Par RENÉ RIONDET

Le résultat du Grand Prix soulève encore bien des discussions — La génération est-elle bonne? Le prix de Seine-et-Marne apporte sa réponse

Le résultat du Grand Prix de 1908 offre ce grand avantage qu'après avoir été le sujet de toutes les dissertations de ceux qui voulaient prévoir l'avenir, il sera pendant longtemps l'objet de bien des discussions de la part de ceux qui ne veulent pas démordre de leurs opinions malgré les enseignements du passé: ces convaincus sont assez nombreux par ce fait que, cette année, aucun candidat ne s'imposait d'une manière définitive, à la veille de la grande épreuve de Longchamp; ils sont soutenus, d'autre part, par ceux qui, à intervalles périodiques, daubent sur la médiocrité de la nouvelle génération. Bref, la victoire de Northeast n'a pas satisfait tout le monde; son heureux propriétaire n'en doit pas être autrement affecté, car il se rappelle probablement avec quelle difficulté l'opinion publique, nullement infaillible, en arriva à reconnaître la valeur de son récent et glorieux représentant, Maintenon.

D'une façon générale, dans une course importante on salue avec enthousiasme la victoire d'un favori, même s'il gagne avec difficulté; au contraire, on trouve là une preuve de son courage. Lorsqu'un cheval sur lequel on ne compte pas absolument s'adjuge la première place d'une façon très nette, on est tout désorienté; le sentiment qui se fait jour tient du dépit de n'avoir pas su prévoir et de la consolation éprouvée à penser que la course est fausse.

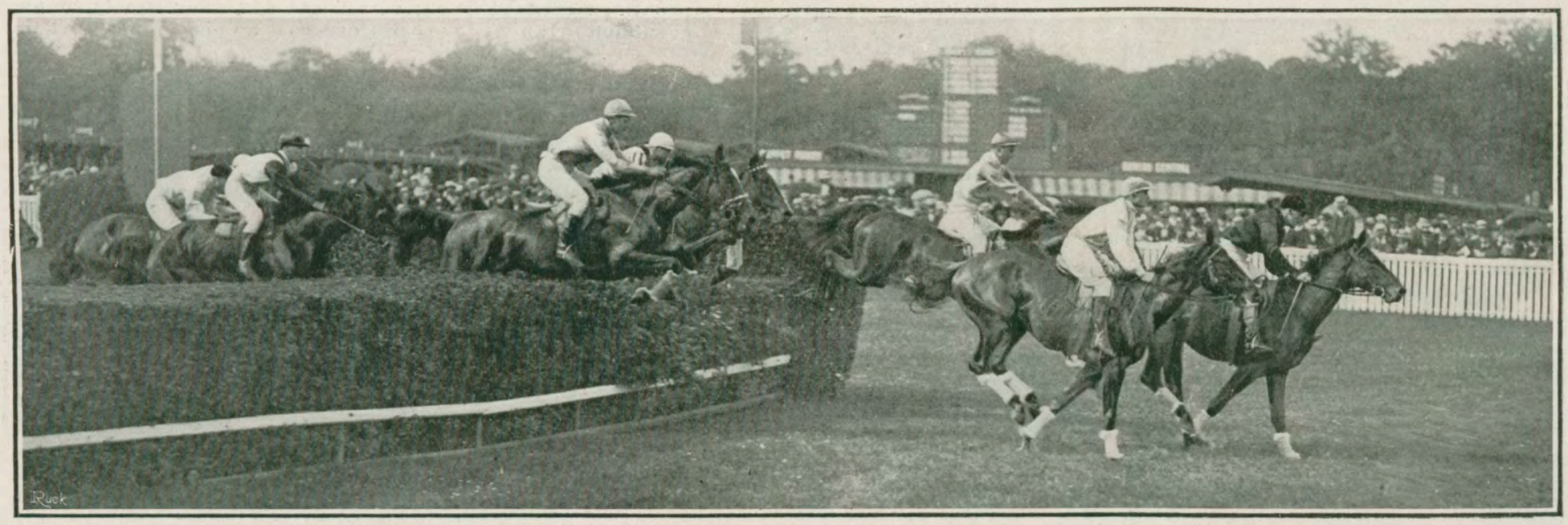
Si Médéah, Grill Room ou même Quintette avaient triomphé, il n'y aurait pas eu d'épithètes suffisamment louangeuses pour célébrer leur victoire. Mais voilà, c'est Northeast qui a remporté la palme, alors que le crack de l'écurie, Sea Sick, se trouvait momentanément hors de combat. Et cependant, que peut-on lui reprocher? A la fin d'une épreuve menée très rapidement, puisque le record du temps a été battu, il a trouvé le moyen, à 500 mètres du poteau, de laisser ses concurrents sur place par un démarrage irrésistible; et ensuite, il a eu assez de ressources pour courir très librement au winning-post. Voilà certainement le fait d'un bon cheval. On prétend qu'il a eu une course facile, maintenu en cinquième et quatrième position pendant le parcours, puis isolé à l'entrée de la ligne droite. Et pourtant, s'il avait été battu, on n'aurait pas manqué de reprocher à son jockey d'avoir abusé de lui; Spearmint d'ailleurs a eu



Pivert Robur III Bank Note Clarens II Titan Butter Ball

L'arrivée du Prix Wild-Monarch (Auteuil, haies, 2.800 mètres, 20.000 francs, 15 juin).

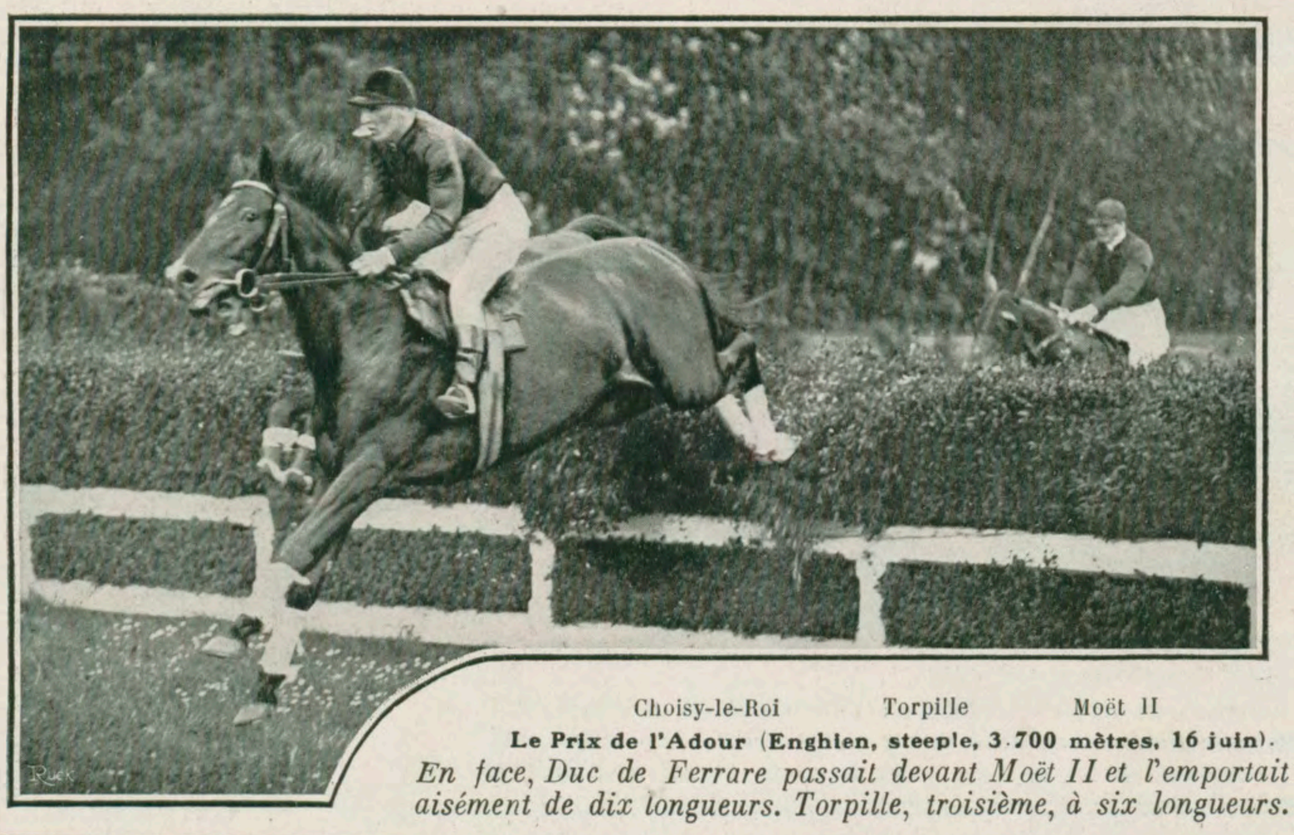
Titan se détachait sur le plat, pour gagner de trois quarts de longueur sur Bank Note.



Dialiba Coraldini Gutiaz Barkha Mme Oku Orgerus Ma Fille Segré

Le Prix du Début (Enghien, haies, 2.800 mètres, 15.000 francs, 15 juin).

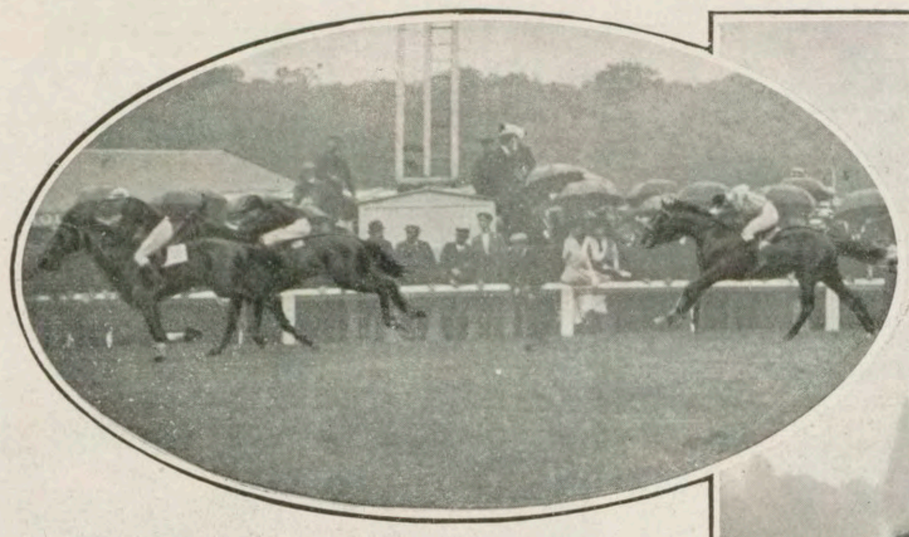
En face, Patachon, qui était en cinquième position, se rapprochait pour passer dans les tournants devant Segré, Coraldini et Orgerus. Il l'emportait nettement de trois longueurs sur Segré, Coraldini était troisième, à trois longueurs.



Choisy-le-Roi Torpille Moët II

Le Prix de l'Adour (Enghien, steeple, 3.700 mètres, 16 juin).

En face, Duc de Ferrare passait devant Moët II et l'emportait aisément de dix longueurs. Torpille, troisième, à six longueurs.



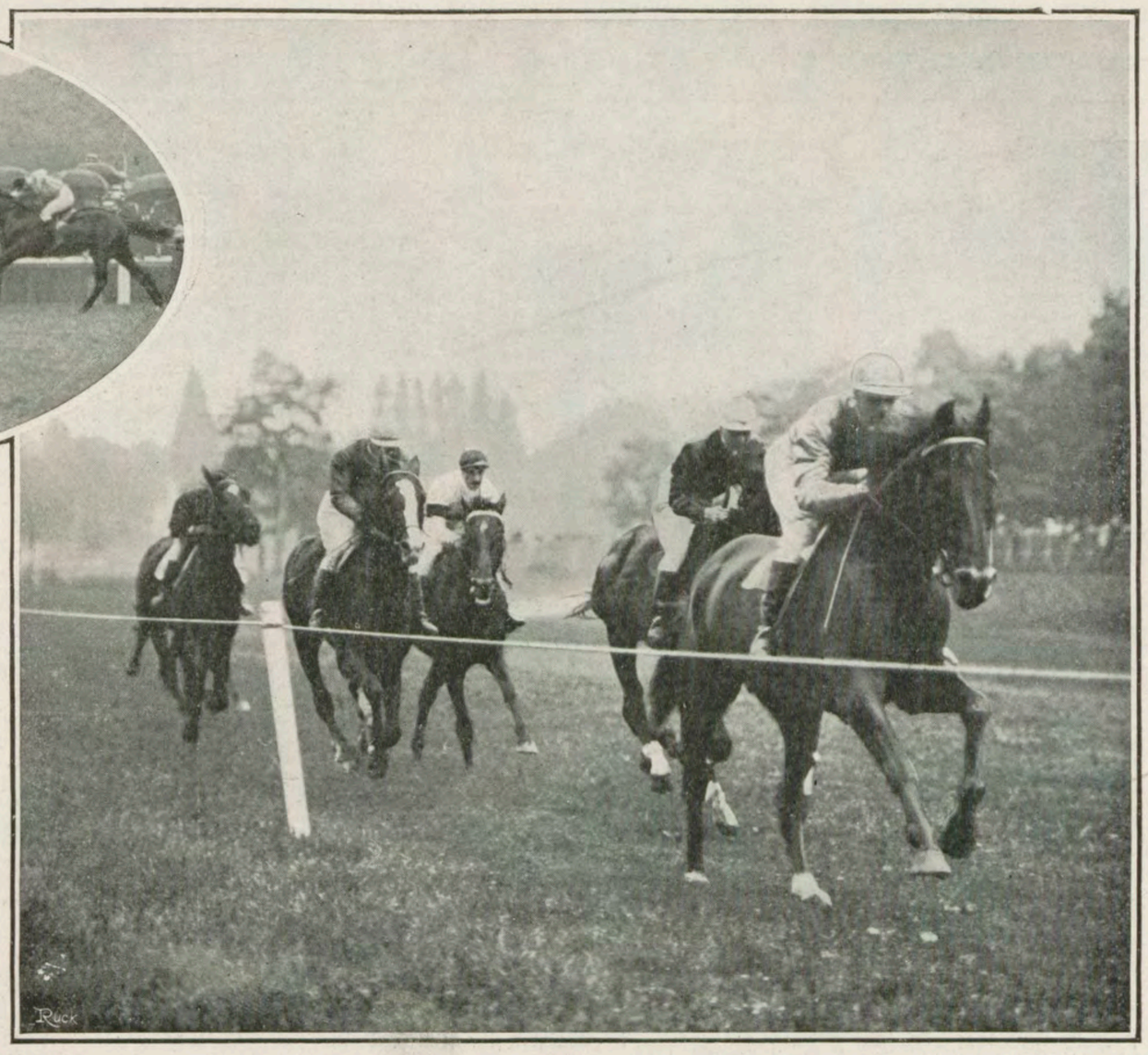
Grill Room Mafia II Weber II

Le Prix de Rocquencourt (Longchamp, 2.400 mètres, 20.000 francs, 21 juin).

A la distance, Grill Room rejoignait Mafia II et l'emportait d'une longueur. Weber II était troisième, à trois longueurs.

en 1906 une course facile dans ce genre : c'était un crack, celui-là. On dit aussi qu'il a eu la chance inespérée d'éviter la chute fatale, après être tombé sur les genoux : certes, on peut envisager l'événement de cette façon; mais, d'autre part, il est permis de croire que ce faux pas, survenant à 600 mètres du poteau, l'a plutôt handicapé sérieusement. Bref Northeast a tout l'air d'un grand cheval. Nous le reverrons d'ailleurs; l'habileté du remarquable entraîneur auquel il est confié nous est un garant qu'il poursuivra sa carrière.

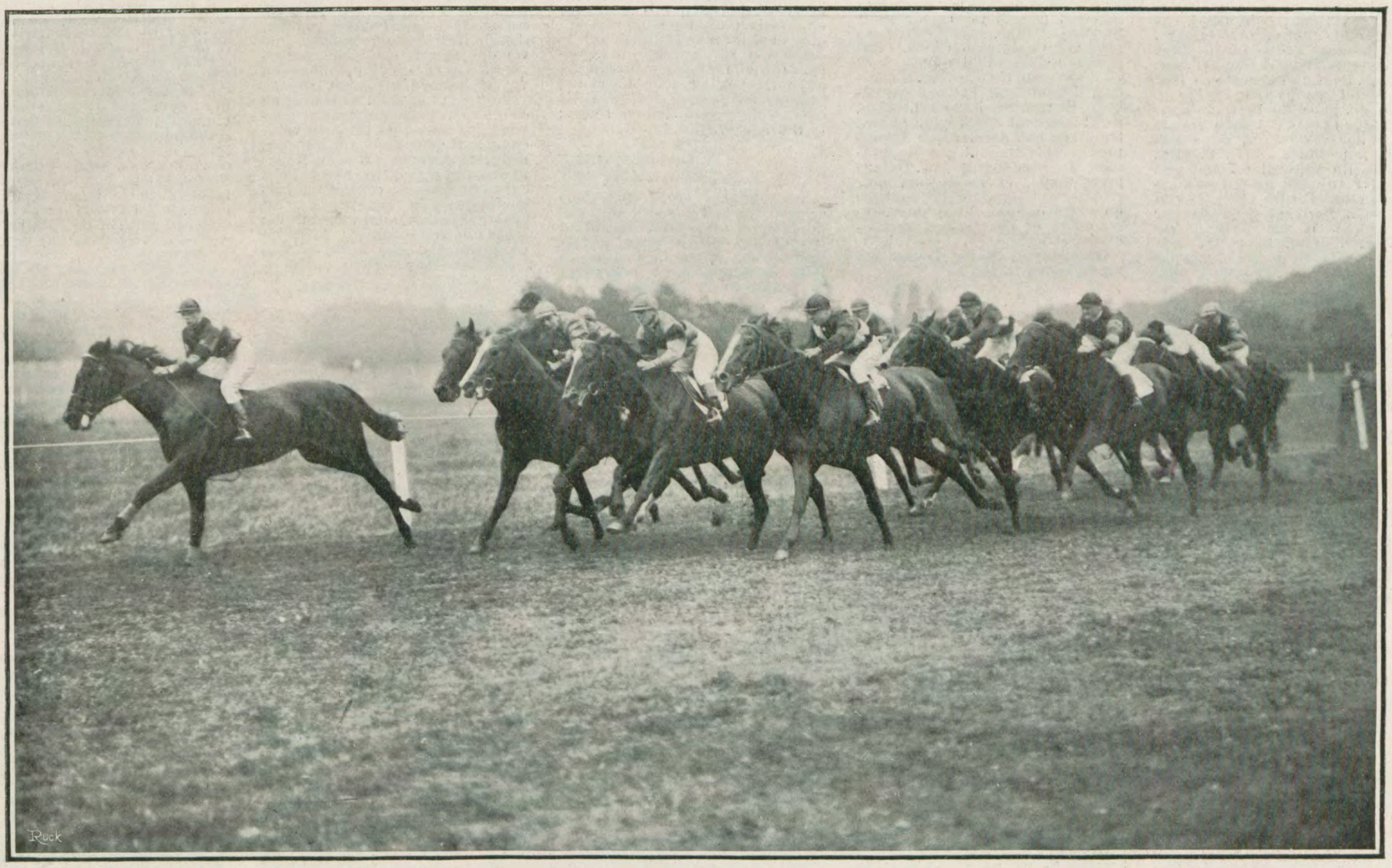
Longchamp a fermé ses portes la semaine dernière, après nous avoir fait assister encore à quelques courses intéressantes ; dans le Prix de Seine-et-Marne, Holbein, un des concurrents modestes du Grand Prix, n'a succombé que d'une tête, contre Anémone II, qui lui rendait tout juste le sexe pour l'année : c'est là une excellente note pour la jeune génération. René Riondet.



Anémone II Mortier Chanoine Myram Brasero

Le Prix de Seine-et-Marne (Longchamp, 2.400 mètres, 20.000 francs, 21 juin).

Dans la ligne droite, Myram prenait l'avantage, mais il était dépassé par Anémone II, qui l'emportait d'une tête sur Holbein.



Le Prix de Longchamp (Longchamp, 2.400 mètres, 20.000 francs, 21 juin).

Bitok, Roi Nègre, La Sibérienne et Kinkajou ont formé le groupe de tête. Flotan entrait en tête dans la ligne droite, mais il était bientôt dépassé par Hérisson, Chateldon, Romarin II et Reine d'Or, qui finissaient dans cet ordre, très rapprochés les uns des autres.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Cet engin original n'est autre qu'une tondeuse automobile, souple, petite et pratique, qui supprime la main-d'œuvre d'une foule d'ouvriers.

POUR LE MARCHÉ AMÉRICAIN

Le Commissaire général de New-York-Paris, le grand organisateur de l'épreuve, M. Bourcier Saint-Chaffray, vient de rentrer à Paris. Il est rentré tout triste, comme un homme qui s'est consacré tout entier à une idée et qui a été contraint d'abandonner sa tâche avant que l'œuvre fût achevée. On sait, en effet, qu'après avoir conduit sa voiture jusqu'à San-Francisco, il avait pris le bateau pour Seatle, d'où il devait gagner Valdez et l'Alaska. La Thomas, qui l'y avait précédé, avait reconnu que le passage était impraticable. Bourcier et la Zust avaient alors frété un voilier qui devait les mener a Skadgway, d'où ils devaient chercher à gagner Dawson par la White Pass. En cas d'impossibilité, ils étaient décidés à longer le rivage, à tenter le passage à chaque crique et à n'abandonner qu'après avoir reconnu eux-mêmes qu'il n'était pas possible de pénétrer dans le pays.

Au moment précis où les deux conducteurs allaient s'embarquer, ils recevaient un télégramme leur enjoignant de gagner le Japon. Après dix jours de mer, ils arrivaient sur la côte Est de la grande île, qu'ils traversaient dans son entier au milieu de difficultés inouïes. En arrivant à Yokohama Bourcier trouvait un télégramme lui donnant l'ordre d'expédier la voiture à Paris et d'abandonner la course. Il est rentré par le Transsibérien, la mort dans l'âme, car il était décidé à ramener sa voiture à Paris, et je crois qu'il y serait parvenu.

Quoi qu'on en ait dit, une telle épreuve est loin d'être sans utilité. Le marché américain est encore tout neuf et il y a pour l'industrie française un débouché énorme. Songez qu'il y a à New-York plus d'automobiles qu'il n'y en a dans la France entière! Mais les besoins de là-bas sont tout différents des nôtres. Il faut une voiture puissante et légère à la fois, très haute au-dessus du sol, avec les deux premières vitesses très démultipliées. Il faut en effet rouler sur les routes, dans les ornières creusées par les charois, et où les roues enfoncent parfois jusqu'au moyeu. Tel est le premier résultat de l'expérience de New-York-Paris. Puissent nos constructeurs en profiter.

MARCEL VIOLLETTE.

M. Liégeard a employé des nattes, formant courroie sans fin, pour ne pas enfoncer dans le sable du désert.

CYCLISME

Le Championnat de France amateurs (vitesse), est revenu à Demangel, dont nous donnons le portrait. Il battait Auffray et Maréchal (Dijon).

LA RÉSURRECTION DE MAJOR TAYLOR

Comme l'année dernière, Major Taylor, après avoir traversé une période de tâtonnements pendant laquelle il a travaillé sérieusement pour se mettre en forme, vient de remporter sa première victoire. Et il n'a pas choisi le moindre adversaire.

C'est à Anvers qu'il est parvenu à battre Ellegaard. Et dans les deux manches, il l'a précédé avec une belle aisance. Sa victoire a été parfaitement régulière et le Danois lui-même a bien été forcé de convenir qu'il avait été battu par meilleur que lui.

Ce qui me rend joyeux c'est de voir les mines des détracteurs s'allonger. L'année dernière, d'après eux le champion noir ne devait jamais arriver à retrouver ses jambes d'antan. Il fit à la suite de ces prophéties, très dignes de Mme de Thèbes, les courses que l'on sait. Aussitôt, les mêmes personnes assurèrent que Major Taylor avait toujours donné, même dans ses plus mauvaises exhibitions, l'impression qu'il allait redevenir ce qu'il avait été. Cette année, d'après eux, il allait tout battre à ses débuts. Et comme il n'en fit rien, ils affirmèrent que Taylor n'avait triomphé l'an dernier que d'hommes surentraînés et que maintenant il n'existerait pas. Quinze jours après, le prestigieux noir s'amuse à triompher de tout ce qu'on lui oppose. Vous m'avouerez qu'on ne peut mieux se moquer d'autrui.

Décidément, Major Taylor est un délicieux ironiste.

J. M.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 14 au 19 juin.

CYCLISME

Dimanche 14 juin.

Vélodrome de Vincennes. — *50 kilomètres derrière tandems humains* : 1. Brocco ; 2. Seigneur ; 3. L. Georget ; 4. Jacquelin.

HIPPISME

Dimanche 14 juin,

Longchamp. — *Grand Prix de Paris* (300 000 francs, 3.000 mètres) : 1. Northeast, à M. W. K. Vanderbilt (J. Childs) ; 2. Sauge Pourprée ; 3. Souvigny. (18 partants.)

Lundi 15 juin.

Auteuil. — *Prix Wild-Monarch*, (20 000 francs, 2 800 mètres) : 1. Titan, à M. Pfizer (Pigott) ; 2. Banknote ; 3. Butter Ball. (16 partants.)

Grand Prix de l'élevage (50 000 francs, 4.500 mètres) : 1. Chateauvert, à M. A. Veil-Picard (Parfrement) ; 2. Parana, à M. J. Hennessy (Hollobone) ; 3. Gil d'Or. (6 partants.)

Mardi 16 juin.

Enghien. — *Prix du début* (15.000 francs, 2.800 mètres) : 1. Patachon, à M. V. Thomas (G. Sauval) ; 2. Segré ; 3. Coraldini. (18 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

M. Henri Duvernois vient de publier un roman fantaisiste *Crapotte*, qui remportera le plus vif succès. On y retrouve toute la verve, tout l'esprit auxquels ce fin humoriste a habitué les lecteurs des publications Pierre Lafitte.

Un Théâtre de Roses, voilà qui n'avait jamais été vu en France, voilà ce dont les Dijonnais ont eu la primeur. Le Comité permanent des fêtes de bienfaisance de Dijon y a donné une très spirituelle revue de Louis Fauvart-Bastoul et du docteur Potheau qui a remporté le plus triomphal succès devant une assistance aussi nombreuse que choisie. Les couplets sur le diabolo et sur les clubs d'excursion furent tout particulièrement applaudis par la foule qui acclama maintes fois le nom des spirituels auteurs de cette délicieuse revue : *la Gloire de Dijon.*

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nos abonnés trouveront dans ce numéro la Table des Matières du premier semestre de la *Vie au Grand Air*. Nos lecteurs qui la désireraient n'ont qu'à nous en faire la demande, en y joignant un timbre de 10 centimes.

ATHLÉTISME

Le jour du Derby, la route est sillonnée d'individus tirant profit de leurs talents. Tel cet équilibriste qui a été dans cette posture de Londres à Epsom.

UN CHAMPIONNAT DE CHAMPIONS

Nous allons assister, à partir du 1er juillet, à l'Alcazar d'Eté, à une série de luttes qui vont présenter un véritable intérêt. A la suite d'un défi lancé par le Danois Petersen à tous ceux qui se glorifient du titre de champion, beaucoup ont répondu. Et nous verrons une chose peu commune et sans précédent, la rencontre de tous les champions.

Petersen, le champion de 1902, dit avoir été évincé des Championnats qui se sont disputés depuis cette époque. Si plusieurs fois, il fut déclaré vaincu, ce ne fut qu'à la suite de luttes indécises, où la décision de l'arbitre paraissait fort discutable. Petersen ne veut pas qu'un concurrent puisse se parer d'un titre qu'il ne mérite pas Sûr de lui, il a lancé son défi et a déposé, en même temps, la somme de 25 000 francs, destinée a celui qui le tomberait.

Chacun tenant à conserver ou à conquérir le titre de champion, s'emploiera à fond ; et nous ne verrons pas de ces luttes préparées à l'avance, comme nous en voyons malheureusement trop.

Malgré la forme où se trouve en ce moment Petersen, nous ne pouvons prévoir quel sera le vainqueur. Il se pourrait que les résultats nous surprissent. Néanmoins, Petersen a battu Pons dans une dernière rencontre, mais quelle que soit l'issue de ce great event, les sportsmen verront avec bienveillance celui qui, pour la première fois, aura lancé un défi à tous les champions de lutte.

M. DE BLESSON.

HIPPISME

M. Walter Winans est en ce moment à Londres, où il va participer au concours hippique de l'Olympia. Il a exécuté en public quelques sauts curieux.

LE TURF AUX ETATS-UNIS

Le turf subit, en ce moment, une crise sérieuse aux Etats-Unis. Il y a quelques semaines, le gouverneur de New-York, M. Hughes, avait présenté au Sénat un bill visant l'abolition des paris ; mais ce bill, déjà adopté par l'Assemblée ou Chambre basse, avait été rejeté par la Chambre haute, à une faible majorité. Désappointé par cet échec, qui l'atteignait personnellement, et irrité par les commentaires des journaux qui accueillirent sa défaite, M. Hughes réunit récemment le Senat en une session extraordinaire, et parvint à faire voter, à une voix de majorité, le fameux bill qui lui tenait à cœur.

S'il faut en croire les bruits qui circulent, on devrait faire remonter la responsabilité de cette législation vexatoire à l'intervention occulte de certaines personnalités qui ont vu la un moyen de satisfaire leur rancune contre le Jockey-Club. Cela est la cause cachée, et peut-être la plus sérieuse. Le motif invoqué publiquement est la raison de moralité : comprise de cette manière, la moralité devient un instrument commode susceptible de justifier toutes les oppressions : en tout cas, elle est un peu encombrante. N'avons-nous pas vu, dernièrement, dans ce même pays, des moralistes fervents recouvrir de caleçons de bain en tôle certains chefs-d'œuvre de l'art antique? Triste mentalité!

Quoi qu'il en soit, toutes les sortes de paris sont interdits désormais dans l'Etat de New-York : telle est la compréhension nouvelle de la liberté chez les citoyens de la libre Amérique. Des forces policières imposantes ont assuré l'application du Bill sur les hippodromes, et les enceintes spéciales ont été évacuées *manu militari*. On ignore encore quelle répercussion aura cette innovation sur la prospérité du turf ; on prétend, cependant, que certains sportsmen n'hésiteraient pas à se soustraire à ce régime de tracasseries et de vexations en transportant leurs écuries en Europe. Espérons que l'exemple magistral qui leur a été donné par leur compatriote M. W.-K Vanderbilt sera suivi par quelques-uns d'entre eux.

BOÏARD.

Cette corrida a été donnée dans les arènes de Reims. C'était la première fois que dans cette région on mettait le taureau à mort.

PENDANT SAINT-PÉTERSBOURG - MOSCOU

Lorsque la foule était massée sur les bords de la route, aux environs de Saint-Pétersbourg, en attendant l'arrivée des concurrents, un enterrement passa devant les troupes chargées du service d'ordre.

La Grande Semaine de La Boulie

Nos progrès dans le jeu de golf — Des épreuves vivement disputées — Le Championnat et le Handicap — La Coupe Pierre Lafitte

Il faut espérer que la « Grande Semaine » du golf aura déterminé quelques initiations à ce beau jeu, encore bien mystérieux pour les Français. Pour un peuple qui se pique plus que jamais d'anglomanie, il est indispensable, sinon de jouer au golf, tout au moins de se trouver en état d'en suivre les principales épreuves. L'avenir de l'entente cordiale exige que nous n'ignorions pas le golf plus longtemps.

Le fait que notre compatriote Armand Massy, joueur de golf professionnel, gagna, l'an dernier, le Championnat d'Angleterre, nous impose, d'ailleurs, des obligations. Il serait temps d'y songer.

En attendant, sur les élégants *links* de la Boulie, des personnes de la meilleure société nous donnent un exemple réconfortant; et, parmi un programme très chargé, le Grand Championnat et le Grand Handicap internationaux ont fourni des résultats particulièrement brillants.

Il y eut, parmi les demi-finales et la finale du Championnat, des luttes passionnantes. Ce fut d'abord la surprise de voir M. S. J. Chesterton, tenant de l'an dernier, battu, au treizième trou, par le jeu précis et sûr de M. W. G. Pringle. Mais on eut l'impression, en voyant M. G. Allis gagner, avec une netteté remarquable, son match avec sir Edgar Vincent, que le vainqueur de cette demi-finale devait indiquer le nouveau champion.

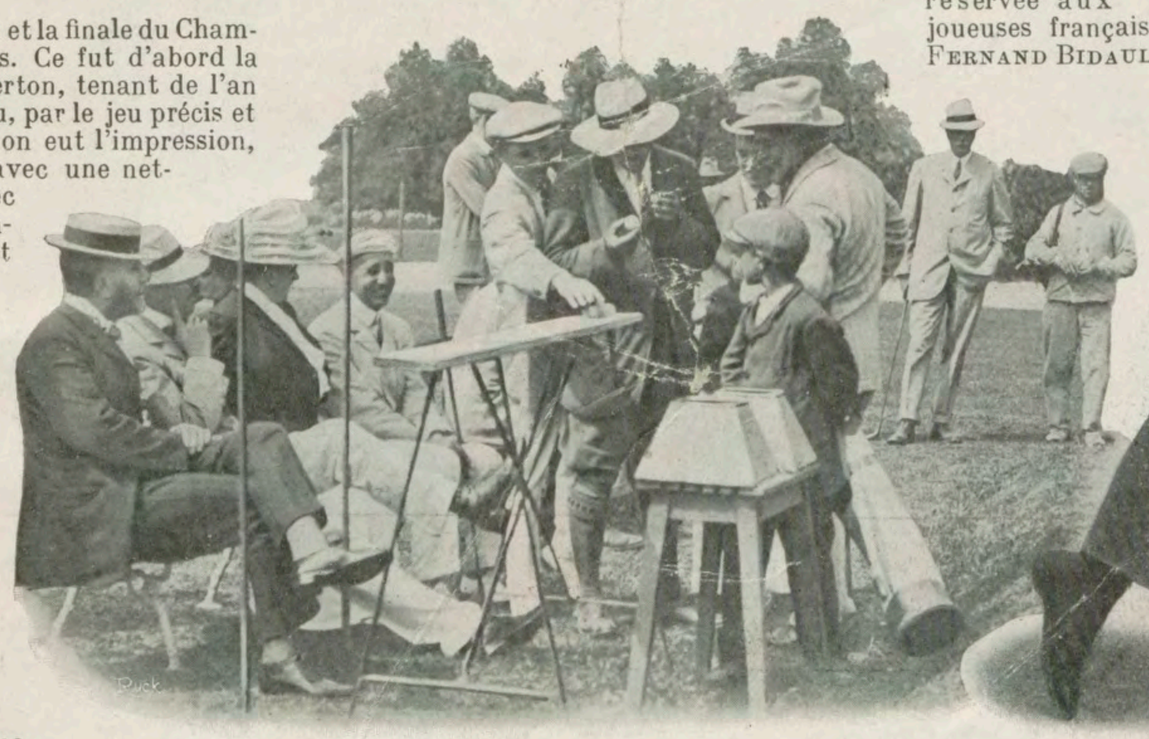
On se trompait, d'ailleurs, mais d'assez peu, puisque la finale fut l'occasion d'une lutte des plus vives entre MM. Pringle et Allis, les deux joueurs faisant match nul dans la matinée; le premier se laissant, l'après-midi, distancer jusqu'au quatrième trou, après quoi, il reprit un avantage, régulièrement maintenu jusqu'à la fin, gagnant par trois trous d'avance et un à jouer.

Très jolie victoire, également, de M. Donald Harper, dans le Grand Handicap international, avec un résultat de 164.

Précédemment, le Prix d'Essai avait été gagné par M. S. J. Chesterton, après un match supplémentaire qui le mettait aux prises avec MM. G. Allis, Carlos de Candamo et le colonel Lowther, les quatre joueurs étant arrivés en tête avec 81. Lutte très serrée aussi pour le Prix de Consolation, gagné avec 79, par sir Mathew Wood, Quant au Prix de Versailles, il fut gagné par M. A. Hill. Mlle Pauline de Bellet a gagné la Coupe Pierre Lafitte, réservée aux joueuses françaises.

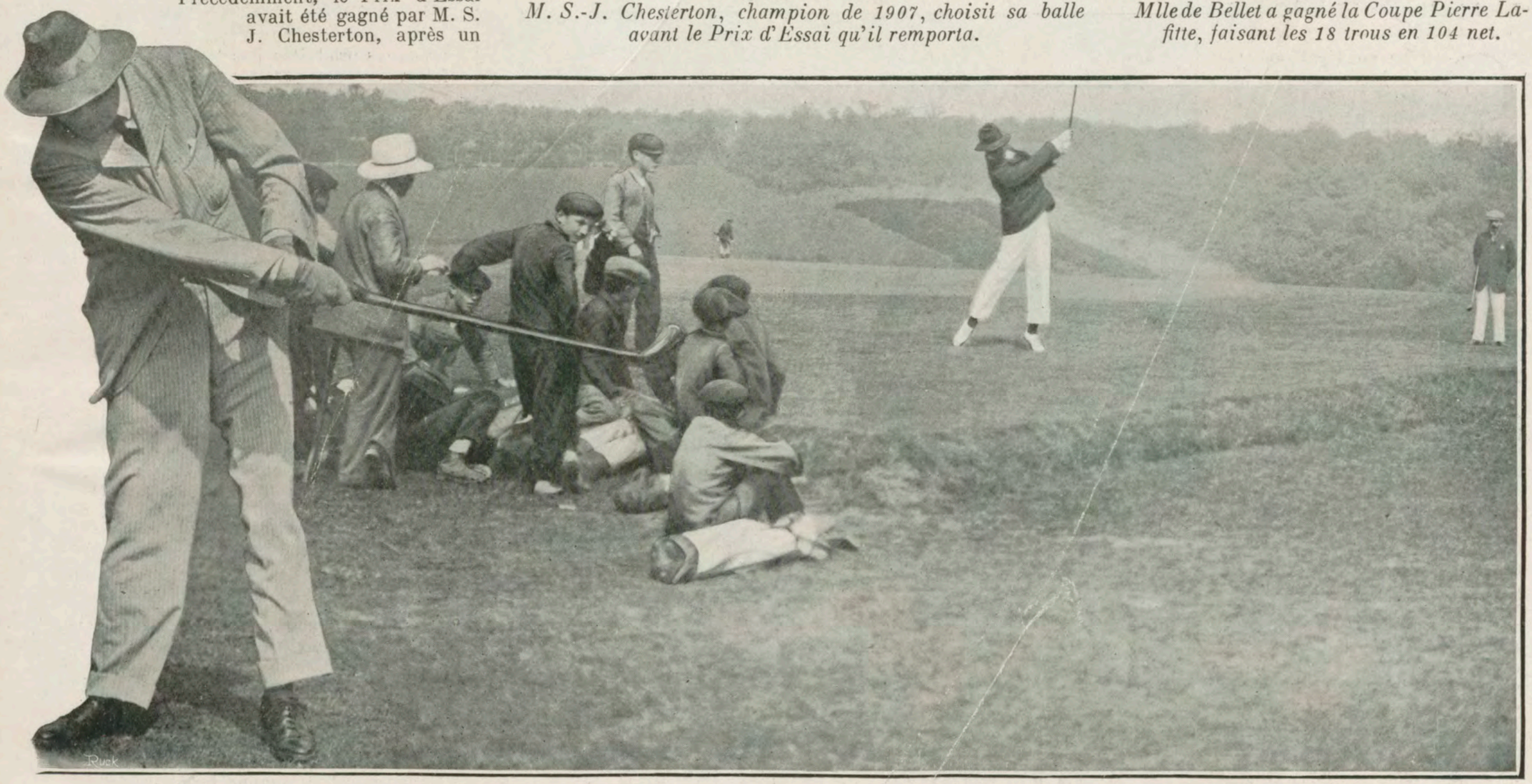
FERNAND BIDAULT.

La Coupe Pierre Lafitte.
Coupe ouverte uniquement aux joueuses de nationalité française.



Le choix des balles.
M. S.-J. Chesterton, champion de 1907, choisit sa balle avant le Prix d'Essai qu'il remporta.

Mlle de Bellet.
Mlle de Bellet a gagné la Coupe Pierre Lafitte, faisant les 18 trous en 104 net.



M. Pringle.
A remporté le championnat de golf.

M. Allis.
M. Allis a disputé avec M. Pringle la finale du championnat. Le matin, ils firent match nul, l'après-midi, M. Allis prit l'avance jusqu'au 4e trou, puis il en perdit plusieurs de suite et se laissa rejoindre par son adversaire.

LE TOUR DE MARNE

Le vainqueur A. Plé.

A. Plé a triomphé, accomplissant le parcours en 47 minutes.

Plé en Canoé.

Le parcours était ainsi composé : 5 kil. à bicyclette, 3 kil. 500 à pied et 4 kil. en canoé.

Le peloton à bicyclette.

Ovise est arrivé premier des épreuves cycliste et pédestre. Ce n'est qu'en canoé que Plé a pu le battre.

NOTRE NUMÉRO DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Le 4 juillet, la *Vie au Grand Air* publiera son numéro exceptionnel, consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

On se souvient encore de l'immense succès remporté l'année dernière par le numéro que la *Vie au Grand Air* avait consacré au Grand Prix de l'A. C. F. Cet album s'était enlevé en trois jours. Tous les sportsmen avaient tenu à se le procurer : ceux qui allaient assister à l'épreuve, parce qu'ils y trouvaient des renseignements précieux, ceux qui ne pouvaient faire le déplacement, parce qu'ils avaient ainsi un monument historique de l'automobile depuis ses débuts.

Le numéro de la *Vie au Grand Air* de cette année présentera peut-être encore plus d'intérêt que son prédécesseur. Il paraîtra le 4 juillet, remplaçant le numéro de la semaine. Il contiendra trente-quatre pages de texte, plus de deux cents clichés, deux double-pages, une couverture en deux couleurs de René Lelong, des articles dus à nos rois du volant, un barème des vitesses permettant de se rendre compte immédiatement de l'allure exacte des concurrents, un tableau indiquant la marche et la place des chauffeurs dans le classement, un plan du circuit, des indications précises sur les routes à prendre ou à éviter pour aller à Dieppe. Nous n'oublierons pas non plus de citer un article qui passionnera tous les fervents de l'automobile. Il s'agit des impressions produites par les plus folles vitesses sur les grands conducteurs. Tous les champions du volant ont tenu à nous dire les sensations qu'ils éprouvent en faisant près de 200 kilom. à l'heure. On verra, non sans intérêt, que, suivant le tempérament et le caractère de chacun, l'impression est tout autre. Et les chauffeurs seront heureux de penser qu'à ce point de vue ils sont en communion d'idées avec tel ou tel vainqueur de grande épreuve. Enfin, nous donnerons la photographie de tous les conducteurs des voitures et des voiturettes et de tous les véhicules concurrents. En un mot, il est impossible de trouver un ouvrage plus complet et plus documenté que ce numéro exceptionnel de la *Vie au Grand Air* qui paraîtra samedi prochain 4 juillet. Ce numéro ne pouvant manquer d'être rapidement épuisé, nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de le retenir d'avance à leur marchand de journaux.

Dans le numéro du 10 juillet de la *Vie au Grand Air* paraîtra le compte rendu complet de la Coupe des Voiturettes du 6 et de celle des Voitures du 7 juillet. Comme pour les épreuves précédentes, nous serons donc les premiers à donner le vendredi une collection de clichés pris sur la route, le lundi et le mardi.

Reproduction de la couverture.

Cette couverture en couleurs du numéro exceptionnel de la Vie au Grand Air, *consacré au Grand Prix de l'A. C. F., est due à René Lelong. Ce numéro paraîtra le 4 juillet : 34 pages de texte, plus de deux cents clichés, 1 franc.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.